



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 230]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, जुलाई 31, 2014/श्रावण 9, 1936

No. 230]

NEW DELHI, THURSDAY, JULY 31, 2014/SHRAVANA 9, 1936

## महापत्तन टैरिफ प्राधिकरण

### अधिसूचना

मुंबई, 23 जुलाई, 2014

**सं. टीएएमपी/20/2014-सीएचपीटी.**-----महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन टैरिफ प्राधिकरण एतद्वारा एतद्वारा चैन्नई पत्तन न्यास (सीएच) से भारत के राजपत्र में राजपत्र संख्या 254 द्वारा अधिसूचना संख्या टीएएमपी/18/2013-विविध दिनांक 30 सितंबर, 2013 द्वारा महापत्तन, 2013 में पत्तन परियोजनाओं हेतु प्रशुल्क निर्धारण के लिए संशोधित दिशा-निर्देशों के अंतर्गत चैन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) में वर्थ संख्या डब्ल्यूक्यू-I, II, III और IV तथा सैंटर वर्थ, एस क्यू I व II, जेडी I एवं III और जेडी-V में हार्बर मोबाईल क्रेनों की आपूर्ति, अनुरक्षण और प्रचालन हेतु संदर्भ प्रशुल्क की अधिसूचना के लिए प्राप्त प्रस्ताव का संलग्न आदेश के अनुसार निपटारा करता है।

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

### मामला संख्या टैम्प/20/2014-सीएचपीटी

चैन्नई पत्तन न्यास

----

आवेदक

### उपस्थित:

- (i) श्री. टी.एस. बालसुब्रमण्यन, सदस्य (वित्त)
- (ii) श्री सी.बी. सिंह, सदस्य (आर्थिक)

**आदेश**

(30 जून, 2014 को पारित)

यह मामला चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) पर बर्थ नं डब्ल्यूक्यू-I, II, III और IV तथा केंद्र बर्थ, एसक्यू I एवं II, जेडी I एवं III और जेडी-V पर हार्बर मोबाइल क्रेनों की आपूर्ति, रखरखाव और संचालन के लिए संदर्भ प्रशुल्क की अधिसूचना के लिए चेन्नई पत्तन न्यास से प्राप्त एक प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1 वर्ष 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के तहत सीएचपीटी पर हार्बर मोबाइल क्रेनों (एचएमसी) के लिए संदर्भ प्रशुल्क की अधिसूचना हेतु दिनांक 30 अप्रैल, 2014 के अपने प्रस्ताव में सीएचपीटी द्वारा बनाए गए मुख्य बिंदुओं का सार नीचे है।

- (i) परियोजना में करार के माध्यम से चेन्नई बंदरगाह पर मोबाइल हार्बर क्रेनों की खरीद के लिए निर्णय लिए जाने का प्रस्ताव है।
- (ii) सुविधा पर कार्गो का प्रबंध किया जाना  
कार्गो के प्रबंध ड्राई बल्क कार्गो (उर्वरक सहित), स्टील और बैग्ड (पेक्ड) कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो शामिल है। ड्राई बल्क जैसे वर्गीकृत विभिन्न कार्गो जिसमें चूना पत्थर, डोलोमाइट, बेरियम, जिप्सम, गेहूं के रूप में खाद्यान्न जैसे थोक प्रबंध शामिल हैं। इनका प्रबंध एक हॉपर का उपयोग लेकर किया जाएगा। प्रस्ताव में ग्राफ रिपोर्ट यह दर्शाता है कि प्रबंध किए गए उपर्युक्त कार्गो प्रकार का मौजूदा स्तर और अनुमान वित्तीय वर्ष 2016 से शुरू होने वाले साल से वित्तीय वर्ष 2024 के लिए तकनीकी सलाहकार द्वारा किए गए सबसे अधिक संभावना परिदृश्य के आधार पर है। वर्ष 2015-16 के लिए बर्थ पर अनुमानित कार्गो 10.8 मिलियन टन है और 2023-24 के लिए 16.33 मिलियन टन है।
- (iii) कार्गो हैंडलिंग के लिए प्रदान की जाने वाली बर्थ  
पत्तन की राय है कि उपकरण प्रोफाइल जरूरतों का निर्धारण इन बर्थों पर भार वहन क्षमता द्वारा किया जाना चाहिए। चेन्नई बंदरगाह पर, भार वहन क्षमता 3 टन/वर्गमीटर से 6 टन/वर्गमीटर तक की है। हालांकि, बाजार में उपलब्ध उपकरण 2 टन/वर्गमीटर की एक समान घाट भार के हैं। इसलिए, पत्तन की राय है कि क्रेनों की प्रोफाइल बर्थों की भार वहन क्षमता से प्रभावित होने की संभावना नहीं है। निम्नलिखित तालिका इन बर्थों पर भार वहन क्षमता के बारे में संक्षिप्त व्यौरा प्रदान करती है।

बर्थ	टन / वर्गमीटर में भार वहन क्षमता
डब्ल्यूक्यू-I, II, III एवं IV तथा केंद्र बर्थ	6 टन/वर्गमीटर
एसक्यू I एवं II	3 टन/वर्गमीटर
जेडी I एवं II	5 टन/वर्गमीटर
जेडी-वी	3 टन/वर्गमीटर

क्रेनों की आउटरीच क्षमता पोत की क्षमताओं से निर्धारित होती है। वर्ष 2012-13 में पत्तन द्वारा प्रबंध किए गए पोत आकार की सीमा नीचे दी गई है:

बर्थ समूह	पोत के डीडब्ल्यूटी					
	10,000 तक	10,001 से 20,000	20,001 से 30,000	30,001 से 40,000	40,001 से 50,000	50,001 से 80,000
डब्ल्यूक्यू-I से IV तथा केंद्र बर्थ	138	171	79	14	9	4
एसक्यू I एवं II और जेडी वेस्ट बर्थ	45	96	25	24	21	42

(iv) ड्रॉवलपर द्वारा उपलब्ध कराए जाने वाले प्रस्तावित कार्य क्षेत्र और उपकरण

- (क) ऑपरेटर ड्राई बल्क कार्गो, स्टील और बैग्ड कार्गो और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो का प्रबंध करेगा। कार्गो अनुमान के आधार पर परियोजना के लिए अपेक्षित मोबाइल हार्बर क्रेनों (एमएचसी) की संख्या प्रत्येक 100 टन क्षमता के साथ जहाज से तट के बीच और इसके विपरीत संचालन के लिए दो है।
- (ख) ये उपकरण आवश्यकताओं के आधार पर एक आम पूल तैनाती के रूप में पश्चिम घाट बर्थ पर और दक्षिण घाट और जवाहर डॉक बर्थ पर बनाए रखे जाएंगे। उपकरण की तकनीकी विशिष्टताएं इस प्रकार हैं :

(i)	<b>तकनीकी विशिष्टताएं</b>	
	लिफ्टिंग क्षमता	ऊपरी सीमा 100 टन और निचली सीमा 34 टन
	अधिकतम आउटरीच	32 मीटर से कम नहीं और 48 मीटर से अधिक नहीं
	न्यूनतम आउटरीच	11 मीटर से कम नहीं और 12 मीटर से अधिक नहीं
	टॉवर कैब ऊंचाई (ऑपरेटर आंख स्तर)	21 मीटर से कम नहीं
	हैंडलिंग संगतता	ड्राई बल्क, स्टील, बैग्ड और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो
	कार्य गति	उठाना/नीचे करना: 0 से 60 मीटर/मि. घुमाव : 0 से 1.5 आरपीएम लफिंग : 0 से 40 मीटर/मिनट यात्रा : 0 से 5 कि.मी./घंटा
(ii)	<b>उपकरण का डिजाइन</b>	क्रेन नियंत्रण और क्रेन प्रबंधन प्रणाली (एकीकृत निगरानी प्रणाली) के साथ स्वचालित रबड़ टायर मोबाइल हार्बर क्रेन का डिजाइन किया जाएगा और सबसे उन्नत सीएडी/सीएई डिजाइन, इंजीनियरिंग और गणना प्रौद्योगिकी का उपयोग "बड़ी क्रेन" इंजीनियरिंग में नवीनतम तकनीकी विशेषताओं को शामिल करने के लिए बनाया जाएगा। डिजाइन स्थानीय साइट स्थितियों के अनुरूप करने के लिए और निम्नलिखित के लिए वास्तविक आपरेशनों में होने की संभावना की आवश्यकता को पूरा करने के लिए, प्रासंगिक मानकों के अनुसार होगी: <ul style="list-style-type: none"> <li>• ग्रेव द्वारा बल्क हैंडलिंग</li> <li>• प्रोजेक्ट कार्गो जैसी भारी मर्चों की हैंडलिंग</li> </ul>

- (v) कार्गो हैंडलिंग के प्रयोजन के लिए, सीएचपीटी ने ग्रेव वाली दो हार्बर मोबाइल क्रेन का प्रस्ताव किया है।

(vi) **इष्टतम क्षमता :**

(क) वर्ष 2008 में जारी किए गए बहुउद्देशीय बर्थ के लिए अग्रिम टैरिफ निर्धारण संबंधी दिशानिर्देश सुझाव देते हैं कि क्षमता को विभिन्न प्रकार के कार्गो के बीच विभाजित किया जाए क्योंकि क्रेन की दक्षता विभिन्न प्रकार के कार्गो के लिए अलग है। इस प्रस्ताव के तहत, यह मान लिया गया है कि क्रेन की क्षमता समग्र प्रणाली की क्षमता है। हालांकि, ऑपरेटिंग दक्षता लदान और उतराई आपरेशन के लिए बराबर मानी जाती है। प्रणाली की इष्टतम क्षमता की गणना नीचे दी गई है :

(ख) निम्नलिखित तालिका प्रणाली की इष्टतम क्षमता की गणना दर्शाती है :

कार्गो के प्रकार	कार्गो शेयर (%) में	हैंडलिंग दर या शिपडे आउटपुट (टन/दिन)-70% दक्षता पर मानना	100% दक्षता पर टन प्रति घंटा में हैंडलिंग दर- हैंडलिंग दर/24 घंटे/70%	प्रतिवर्ष मानक कार्य घंटे-टीएएमपी दिशानिर्देश	क्रेनों की संख्या – तैनात की वाली	आवंटित क्षमता (टन)
(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	[(ii) x (iv) x (v) x (vi)]
ड्राई बल्क (अनाज एवं उर्वरक सहित)	69%	12500	744	4000	2	4,106,880
स्टील और बेग्ड कार्गो	14%	6000	357	4000	2	399,840
अन्य ब्रेक कार्गो	17%	3750	223	4000	2	303,280
						<b>4,810,000</b>

कार्गो शेयर के मूल्यों को वर्ष 2012-13 के दौरान चेन्नई बंदरगाह पर प्रबंधित इन कार्गो के प्रतिशत शेयर के आधार पर मान लिया गया है। वर्ष 2012-13 के कार्गो हैंडलिंग निहित संभाव्यता रिपोर्ट का निष्कर्ष नीचे तालिका में दर्शाया गया है। यह देखा जा सकता है कि कार्गो का प्रतिशत शेयर एक समान है जैसा कि ऊपर तालिका में इस्तेमाल किया है।

**चेन्नई बंदरगाह में 2012-13 में हैंडलिंग कार्गो के प्रकार**

कार्गो के प्रकार	2012-13 के लिए यातायात	यातायात शेयर
ड्राई बल्क एवं उर्वरक	62,43,000	69%
लोहा एवं स्टील	12,92,000	14%
अन्य बल्क कार्गो	14,71,000	17%
कुल	90,06,000	100%

दिनांक 12 अगस्त, 2012 की अधिसूचना सं. जी-201 एतद्वारा "तूतीकोरिन पोर्ट में यांत्रिक हैंडलिंग बुनियादी ढांचे का उन्नयन" के लिए टैरिफ आदेश के मामले में टीएएमपी द्वारा अनुमोदित अनुसार कार्गो के प्रत्येक प्रकार हेतु हैंडलिंग के लिए एक एमएचसी के लिए हैंडलिंग दर पर विचार किया गया है। ऐसा ही पद्धति इस परियोजना के लिए भी उपयुक्त समझी गई थी। टीएएमपी ने प्रतिवर्ष 4000 काम के घंटे को एक आदर्श माना है। इसलिए, 70% हैंडलिंग दक्षता पर इन दैनिक क्षमताओं को 100% दक्षता के स्तर पर प्रति घंटा हैंडलिंग दर में परिवर्तित किया गया था। प्रतिवर्ष केवल 4000 काम के घंटे पर समग्र क्षमता पर विचार करते समय क्षमता के स्तर में तत्पश्चात् कमी का कारक है। इन गणनाओं के आधार पर, प्रणाली की समग्र क्षमता की गणना 4.810 मिलियन टन के रूप में की गई है। इसे उपरोक्त तालिका में दर्शाया गया है।

(vii) **पूंजी लागत :**

वर्तमान अनुमानों और प्रचलित दरों पर आधारित परियोजना की पूंजी लागत नीचे दी गई है:

पूंजी लागत	लाख रूपए में
हार्बर मोबाइल क्रेन (100 टन)-2	5,164
आकस्मिकता	258
विविध लागत	258
<b>कुल</b>	<b>5,680</b>

5% की विविध लागत और 5% की आकस्मिकता लागत को टीएएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार मान गया है।

**(viii) परिचालन लागत :**

(क) परियोजना की परिचालन लागत को, जहाँ कहीं संभव हो, टीएएमपी के दिशानिर्देशों के आधार पर तैयार किया गया है। उदाहरण के लिए, एमएचसी के लिए ईंधन की आवश्यकता 100 टन एमएचसी प्रति घंटे प्रति 70 लीटर के एक मानक के आधार पर मान गया है। यह मानक मूल्य पूर्व संदर्भित तृतीकोरिन पोर्ट के लिए टैरिफ आदेश के मामले में टीएएमपी द्वारा अनुमोदित किया गया था।

(ख) रखरखाव, बीमा और सामान्य व्यय जैसे शीर्षों पर हुए व्यय के संबंध में टीएएमपी द्वारा सुझाए गए मानकों को मान गया है। मूल्यहास के प्रयोजन के लिए, टीएएमपी दिशानिर्देश यह सुझाव देते हैं कि कंपनी अधिनियम के प्रावधानों पर विचार किया जाए। कंपनी अधिनियम 2013 (धारा 123 की अनुसूची II का संदर्भ) के प्रावधानों के अनुसार भारी भरकम उपकरणों का उपयोगी जीवन 20 साल के रूप में माना जाए। इसमें प्रतिवर्ष 5% के मूल्यहास दर में तब्दीली होती है। हालांकि, अधिनियम यह भी सुझाव देता है कि एक तीन पारी परिचालन के मामले में मूल्यहास दर मौजूदा दर की 100% तक बढ़ जाती है। इसका मतलब यह होगा कि यह 5% की मूल्यहास दर दोगुनी होकर 10% हो जाती है। मूल्यहास के प्रयोजन के लिए, पूंजी लागत के 10% के एक मूल्य को मान गया है।

(ग) इस प्रस्ताव की परिचालन लागत नीचे दी गई है:

**ड्राई बल्क कार्गो (उर्वरक सहित)**

परिचालन लागत	मानदंड	उपकरणों की संख्या	प्रतिवर्ष कार्य घंटे	इकाई दर	कुल लागत- कार्य	कुल लागत (लाख)
ईंधन-2 एमएचसी के लिए	70 लीटर/ घंटा/क्रेन	2 (69% की आवंटित क्षमता वाली 2 क्रेन)	4000	59	70 लीटर/ घंटा/क्रेन x 2 क्रेन x 59 रूपए प्रति लीटर x प्रतिवर्ष 4000 घंटे x 69%	227
रखरखाव	आवंटित पूंजी लागत का 5%				5% x 3919 लाख	196
बीमा	आवंटित पूंजी लागत का 1%				1% x 3919 लाख	39
मूल्यहास	आवंटित पूंजी लागत का 10%				10% x 3919 लाख	392
लाइसेंस शुल्क	4726 रु.प्रति 100 वर्गमीटर/माह				4726 x 759/100 x 12	5
अन्य व्यय					5% x 3919 लाख	196
कुल परिचालन लागत						1055

### स्टील, बैगड और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो

परिचालन लागत	मानदंड	उपकरणों की संख्या	प्रतिवर्ष कार्य घंटे	इकाई दर	कुल लागत- कार्य	कुल लागत (लाख)
ईंधन-2 एमएचसी के लिए	70 लीटर/घंटा/क्रेन	2 (69% की आवंटित क्षमता वाली 2 क्रेन)	4000	59	70 लीटर/घंटा/क्रेन x 2 क्रेन x 59 रूपए प्रति लीटर x प्रतिवर्ष 4000 घंटे x 31%	102
रखरखाव	आवंटित पूंजी लागत का 5%				5% x 1761 लाख	88
बीमा	आवंटित पूंजी लागत का 1%				1% x 1761 लाख	18
मूल्यह्रास	आवंटित पूंजी लागत का 10%				10% x 1761 लाख	176
लाइसेंस शुल्क	4726 रु. प्रति 100 वर्गमीटर/माह				4726 x 341 वर्ग मी./100 x 12	2
अन्य व्यय					5% x 1761 लाख	88
कुल परिचालन लागत						474

(ix) वार्षिक राजस्व आवश्यकता अनुमान निम्नानुसार लगाया गया है :

क्रम सं.	विवरण	ड्राई बल्क कार्गो (उर्वरक सहित) लाख रूपए	स्टील, बैगड और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो (रूपए लाख)
1	कुल परिचालन लागत	1055	474
2	16% आरओसीई	627	282
	वार्षिक राजस्व आवश्यकता	1682	756

(x) वार्षिक राजस्व आवश्यकता के पृथक्करण नीचे दिए गए हैं :

प्रशुल्क समूह	% हिस्सा	ड्राई बल्क कार्गो के लिए वार्षिक राजस्व आवश्यकता (लाख रु.)	स्टील, बैगड और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए वार्षिक राजस्व आवश्यकता (लाख रु.)
कार्गो हैंडलिंग प्रभार	98%	1648	741
विविध प्रभार	2%	34	15
कुल		1682	756

(xi) सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित दरें निम्नलिखित अनुसार हैं :

**(क) ड्राई बल्क कार्गो**

ड्राई बल्क (उर्वरक सहित)	सेवाओं का विवरण	विदेशी (रु. प्रतिटन)	तटीय (रु. प्रतिटन)
कार्गो हैंडलिंग प्रभार	ग्रेव, लोडिंग का उपयोग करके जहाज से किनारे तक और इसके विपरीत कार्गो की हैंडलिंग	43.63	26.18
विविध प्रभार		0.89	0.53

**(ख) स्टील एवं बैग्ड कार्गो**

ड्राई बल्क (उर्वरक सहित)	सेवाओं का विवरण	विदेशी (रु. प्रतिटन)	तटीय (रु. प्रतिटन)
हैंडलिंग प्रभार	क्रेन का उपयोग करके जहाज से किनारे तक और इसके विपरीत कार्गो की हैंडलिंग	90.85	54.51
विविध प्रभार	कार्गो की तटीय हैंडलिंग	1.85	1.11

**(ग) अन्य ब्रेक बल्क कार्गो**

अन्य ब्रेक बल्क	सेवाओं का विवरण	विदेशी (रु. प्रतिटन)	तटीय (रु. प्रतिटन)
हैंडलिंग प्रभार	क्रेन का उपयोग करके जहाज से किनारे तक और इसके विपरीत कार्गो की हैंडलिंग	145.77	87.46
विविध प्रभार	आपातकाल के समय में भंडारण क्षेत्र के लिए कार्गो और गाड़ी का तटीय हैंडलिंग	2.97	1.78

2.2. तत्पश्चात, हमारे अनुरोध पर, सीएचपीटी ने अपने दिनांक 5 मई, 2014 (पृष्ठ संख्या 150-227/सी) के पत्र कवर के अंतर्गत व्यवहार्यता रिपोर्ट प्रस्तुत की।

3. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के हिस्से के रूप में, सीएचपीटी के प्रस्ताव की एक प्रति प्रासंगिक हितधारकों को अग्रेषित कर दी थी। प्रासंगिक हितधारकों से प्राप्त टिप्पणियां सीएचपीटी को फीडबैक सूचनार्थ उपलब्ध करा दी गई थी। सीएचपीटी ने हितधारकों की टिप्पणियों के लिए प्रतिक्रिया व्यक्त की है।

4. प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच के आधार पर, सीएचपीटी से हमारे दिनांक 19 मई, 2014 के पत्र (पृष्ठ सं. 250-253/सी) द्वारा कुछ मामलों पर अतिरिक्त जानकारी/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। एक अनुस्मारक के बाद, सीएचपीटी ने अपने दिनांक 17 जून, 2014 के ईमेल (पृष्ठ सं. 376-380/सी) द्वारा प्रतिक्रिया व्यक्त की है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और उन पर सीएचपीटी के उत्तर नीचे तालिका में दिए गए हैं :

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	सीएचपीटी के उत्तर																				
I.	<p><b>सामान्य:</b></p> <p>सीएचपीटी के दिनांक 30 अप्रैल, 2014 के अपने पत्र सं. एमईई/एम1/024/2014/उप सीएमई (आर एंड डी) के कवर के तहत पेश किया गया प्रस्ताव सीएचपीटी के बर्थ पर हार्बर मोबाइल क्रेन की आपूर्ति, संचालन और रखरखाव के लिए है। हालांकि, दिनांक 5 मई, 2014 के अपने पत्र सं. एमईई / एम 1/024/2014/उप सीएमई (आर एंड डी) के कवर के तहत सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत की गई व्यवहार्यता रिपोर्ट हार्बर मोबाइल क्रेन के अलावा अन्य कार्गो हैंडलिंग उपकरणों की आपूर्ति और संचालन के लिए है। इसलिए, सीएचपीटी द्वारा पेश किए गए प्रस्ताव की व्यवहार्यता रिपोर्ट की प्रासंगिकता स्पष्ट की जाए। सीएचपीटी द्वारा पेश किए गए प्रस्ताव के लिए प्रासंगिक व्यवहार्यता रिपोर्ट प्रस्तुत की जाए।</p>	<p>कुल परियोजना अवधि को कम करने के लिए, पीपीपी परियोजना के लिए व्यवहार्यता रिपोर्ट, धारा 5 के अनुसार एमएचसी की आवश्यकता तथा धारा 6 के तहत उपकरण तैनाती को छोड़कर, उसी के अनुरूप तैयार की गई थी।</p> <p>वर्ष 2012-13 और 2013-14 के लिए प्रवाह क्षमता के आधार पर और डेवलपर्स से अधिक भागीदारी प्राप्त करने के लिए, एमएचसी की आवश्यकताओं का मूल्यांकन दो नग के रूप में किया गया था। कार्गो में वृद्धि की निर्भरता पर, डेवलपर्स निविदा प्रावधान के अनुसार अधिक क्रेन तैनात कर सकते हैं। इसलिए प्रस्तुत की गई व्यवहार्यता रिपोर्ट इस परियोजना के लिए भी अच्छी है।</p>																				
II.	<p><b>इष्टतम क्षमता:</b></p> <p>सीएचपीटी को कार्गो मिश्रण जो वर्ष 2012-13 के दौरान प्रबल है के आधार पर, ड्राई बल्क के कार्गो मिश्रण एवं उर्वरक, लौह एवं इस्पात तथा अन्य बल्क कार्गो पर क्रमशः 69%, 14% और 17% पर भरोसा करने के लिए कहा है। इस संबंध में, सीएचपीटी के लिए तत्काल पिछले वर्ष अर्थात 2013-14 के दौरान जो प्रबल है के कार्गो मिश्रण पर विचार करना चाहिए क्योंकि यह सीएचपीटी पर कार्गो मिश्रण की एक साफ तस्वीर को दर्शाते हैं।</p>	<p>टीएमपी द्वारा सुझाए गए अनुसार, वर्ष 2013-14 के लिए कार्गो मिश्रण के आधार पर, टैरिफ प्रस्ताव को संशोधित और प्रस्तुत किया जा रहा है।</p> <p>सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए अनुसार, वर्ष 2013-14 के दौरान कार्गो हैंडलिंग का विवरण निम्नानुसार है:</p> <table><tr><th>सं.</th><th>कार्गो का प्रकार</th><th>संभाली गई मात्रा</th><th>% में कार्गो हिस्सा</th></tr><tr><td>1</td><td>ड्राई बल्क (उर्वरक सहित)</td><td>5966</td><td>68%</td></tr><tr><td>2</td><td>स्टील एंड बैग्ड कार्गो</td><td>1411</td><td>16%</td></tr><tr><td>3</td><td>अन्य ब्रेक बल्क</td><td>1347</td><td>16%</td></tr><tr><td></td><td>कुल</td><td>8724</td><td></td></tr></table>	सं.	कार्गो का प्रकार	संभाली गई मात्रा	% में कार्गो हिस्सा	1	ड्राई बल्क (उर्वरक सहित)	5966	68%	2	स्टील एंड बैग्ड कार्गो	1411	16%	3	अन्य ब्रेक बल्क	1347	16%		कुल	8724	
सं.	कार्गो का प्रकार	संभाली गई मात्रा	% में कार्गो हिस्सा																			
1	ड्राई बल्क (उर्वरक सहित)	5966	68%																			
2	स्टील एंड बैग्ड कार्गो	1411	16%																			
3	अन्य ब्रेक बल्क	1347	16%																			
	कुल	8724																				
III.	<p><b>पूंजी लागत :</b></p>																					
(i)	<p>सीएचपीटी ने दिनांक 29 नवम्बर, 2013 के आदेश सं. टीएमपी/45/2013-सीएचपीटी में विचार किए गए अनुसार एचएमसी की लागत पर विचार किया है। इस संबंध में, यह याद रखा जा सकता है कि सीएचपीटी ने कथित मामले से संबंधित कार्यवाहियों में एचएमसी की लागत के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य नहीं प्रस्तुत किया। पिछले आदेश से समय बीतने को ध्यान में रखते हुए, सीएचपीटी को प्रचलित बाजार दर के आधार पर एचएमसी की लागत को अद्यतन करना चाहिए। सीएचपीटी को एचएमसी की लागत के समर्थन में विचार किए गए अनुसार दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करने चाहिए।</p>	<p>एमएचसी की लागत के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत किए गए हैं। पूंजी लागत के लिए पिछली गणना में विदेशी मुद्रा रूपांतरण 59 रुपए /यूरो के रूप में लिया गया था। अब दिनांक 02.06.2014 की स्थिति के अनुसार एसबीआई विनिमय दर के आधार पर दर 79.10 रुपए के रूप में लिया गया था। तदनुसार प्रशुल्क प्रस्ताव संशोधित और प्रस्तुत किया जा रहा है। (सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए दस्तावेज 3158120 यूरो में एचएमसी की मूल लागत, 275000 यूरो के बराबर शुल्क कंपोनेंट और 175000 यूरो के बराबर ग्रेन्स की लागत को दर्शाता है। यूरो प्रति 79.10 रुपए के यूरो विनिमय कारक को ध्यान में रखते, सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत कार्यचालन का सार नीचे दिया गया है:</p> <table><tr><td>मूल लागत</td><td>3158120</td><td>यूरो</td></tr><tr><td>ड्यूटी</td><td>275000</td><td>यूरो</td></tr><tr><td>ग्रेन्स</td><td>175000</td><td>यूरो</td></tr><tr><td>कुल लागत</td><td>3608120</td><td>यूरो</td></tr></table>	मूल लागत	3158120	यूरो	ड्यूटी	275000	यूरो	ग्रेन्स	175000	यूरो	कुल लागत	3608120	यूरो								
मूल लागत	3158120	यूरो																				
ड्यूटी	275000	यूरो																				
ग्रेन्स	175000	यूरो																				
कुल लागत	3608120	यूरो																				



		<table><tr><td>विनिमय दर</td><td>79.10</td><td>रुपए</td></tr><tr><td>1 एचएमसी की लागत</td><td>284413542</td><td>रुपए</td></tr><tr><td>2 एचएमसी की लागत</td><td>568827084</td><td>रुपए</td></tr></table> <p>इस संबंध में, यह कहना है कि 3608120 यूरो में कुल लागत और 79.10 रुपए प्रति यूरो की विनिमय दर पर विचार करते हुए जैसा कि सीएचपीटी द्वारा विचार किया गया है की सूचना दी है, एक एचएमसी की लागत 28.54 करोड़ रुपए और 2 एचएमसी की लागत 57.08 करोड़ रुपए पर आंकी जानी चाहिए। ऐसा प्रतीत होता है कि एचएमसी की लागत को आंकने में अंकगणितीय त्रुटि हुई है।</p>	विनिमय दर	79.10	रुपए	1 एचएमसी की लागत	284413542	रुपए	2 एचएमसी की लागत	568827084	रुपए							
विनिमय दर	79.10	रुपए																
1 एचएमसी की लागत	284413542	रुपए																
2 एचएमसी की लागत	568827084	रुपए																
(ii)	सीएचपीटी को अपनी गणनाओं में किए गए विचार के अनुसार कथित उपकरणों की लागत निर्धारित करने के लिए कार्यचालन प्रस्तुत करें। सीएचपीटी यह स्पष्ट करें कि क्या शुल्क आधार, यदि कोई, को एचएमसी की लागत की गणना में विचार किया गया है।	एमएचसी की लागत गणना में शुल्क संबंधी आधार को भी शामिल किया गया है।																
(iii)	प्रस्ताव के पृष्ठ संख्या 9 में, उपकरण के विवरण में ग्रेव के साथ एचएमसी का उल्लेख किया गया है। इसलिए, सीएचपीटी यह स्पष्ट करें कि क्या एचएमसी की अनुमानित लागत में ग्रेव की लागत भी शामिल है। यदि नहीं, पूंजी लागत का अनुमान उपयुक्त रूप से संशोधित किया जाए।	एचएमसी की लागत में ग्रेव की लागत भी शामिल है।																
IV.	<b>परिचालन लागत:</b>																	
(i)	सीएचपीटी ने 4726/- रुपए प्रति माह प्रति 100 वर्गमीटर लाइसेंस फीस का उल्लेख किया है। इस संबंध में, सीएचपीटी दरों के अपने पैमाने का संदर्भ देकर और आवश्यक कार्यचालन द्वारा समर्थित उक्त दर पर विचार करने के लिए आधार प्रस्तुत करें।	एमएचसी की पार्किंग के लिए 1100 वर्गमीटर विकसित जमीन ली गई है। सीएचपीटी की दरों के पैमाने से क्षेत्र की लाइसेंस फीस 4726 रुपए प्रति 100 वर्ग मीटर संदर्भ के रूप में ली गई है।																
(ii)	इसके अलावा, लाइसेंस फीस की गणना में, ड्राई बल्क एवं स्टील, बैगड एवं अन्य ड्राई कार्गो के लिए क्रमशः भूमि का 759 वर्ग मीटर और 341 वर्ग मीटर के क्षेत्र पर विचार के लिए आधार प्रस्तुत किया जाए।	लागत आवंटन के उद्देश्य के लिए 1100 वर्गमीटर के क्षेत्रफल को कार्गो के हिस्से-क्रमशः 68% और 32% के आधार पर ड्राई बल्क के लिए 748 वर्ग मीटर भूमि और स्टील बैगड एवं अन्य ड्राई कार्गो के लिए 352 वर्ग मीटर भूमि के रूप में दो भागों में बांटा गया है।																
(iii)	चूंकि एचएमसी के कब्जे वाला क्षेत्र एक समान हो सकता है इसके द्वारा संभाले गए कार्गो की प्रकृति भले ही अलग हो, दोनों प्रकार के कार्गो को संभालने के लिए एक समान क्षेत्र पर विचार नहीं करने के लिए कारण बताया जाए।	लागत आवंटन उद्देश्य के लिए, यद्यपि एमएचसी एक ही प्रकार के कार्गो को संभालता है, भूमि को एक समान क्षेत्र के रूप में नहीं माना जाता है।																
(iv)	प्रति टन हैंडलिंग दरों और विविध दरों का निर्धारण करने के लिए 80:20 पर विदेशी और तटीय कार्गो के शेयर पर विचार करने संबंधी आधार को स्पष्ट किया जाए।	<p>पिछले तीन साल के औसत के आधार पर, चेन्नई बंदरगाह में संभाले गए कुल कार्गो में से विदेशी जहाजों द्वारा कार्गो का 92% और तटीय जहाजों के रूप में 08% के रूप में माना गया है।</p> <p>(सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए अनुसार विदेशी और तटीय कार्गो के प्रतिशत का ब्योरा निम्नानुसार है:</p> <table><tr><td>सं.</td><td>वर्ष</td><td>तटीय</td><td>विदेशी</td></tr><tr><td>1</td><td>2011-12</td><td>8%</td><td>92%</td></tr><tr><td>2</td><td>2012-13</td><td>8%</td><td>92%</td></tr><tr><td>3</td><td>2013-14</td><td>7%</td><td>93%</td></tr></table>	सं.	वर्ष	तटीय	विदेशी	1	2011-12	8%	92%	2	2012-13	8%	92%	3	2013-14	7%	93%
सं.	वर्ष	तटीय	विदेशी															
1	2011-12	8%	92%															
2	2012-13	8%	92%															
3	2013-14	7%	93%															
V.	<b>दरों का पैमाना :</b>																	
(i)	(क) पृष्ठ सं. 9 पर सीएचपीटी का प्रस्ताव कहता है कि ड्राई बल्क कार्गो और ड्राई बल्क के अलावा अन्य कार्गो और उर्वरक के लिए टैरिफ केवल जहाज से समुद्रतट और इसके विपरीत के हैंडलिंग के लिए प्रस्तावित है। इस संबंध में यह माना गया है कि समुद्रतट से याई तक कार्गो की आवाजाही के लिए समुद्रतट हैंडलिंग परिचालन से संबंधित सेवाएं प्रदान करने के लिए आपरेटर आवश्यक नहीं होगा। इस स्थिति की पुष्टि की जाए।	<p>पृष्ठ सं. 9 के अनुसार, ड्राई बल्क कार्गो और ड्राई बल्क के अलावा अन्य कार्गो और उर्वरक के लिए टैरिफ केवल जहाज से समुद्रतट और इसके विपरीत के हैंडलिंग के लिए प्रस्तावित है। यह भी पुष्टि की जाती है कि आपरेटर समुद्रतट से याई तक कार्गो की आवाजाही के लिए समुद्रतट हैंडलिंग परिचालन से संबंधित सेवाएं नहीं देगा।</p>																

	(ख) परिकल्पित व्यवस्था और आयात चक्र में निर्दिष्ट भंडारण यार्ड के लिए और निर्यात चक्र में ठीक इसके विपरीत कार्गो की आवाजाही के लिए उसके टैरिफ को स्पष्ट किया जाए।	आयात चक्र में निर्दिष्ट भंडारण यार्ड के लिए और निर्यात चक्र में ठीक इसके विपरीत कार्गो की आवाजाही जहाजकुली आपरेटरों द्वारा की जाएगी और न की एमएचसी आपरेटरों द्वारा।
(ii)	यदि समुद्रतट से यार्ड तक कार्गो की आवाजाही के लिए समुद्रतट हैंडलिंग परिचालन संबंधित सेवाएं प्रदान करने के लिए आपरेटर आवश्यक है, सीएचपीटी सेवा प्रदान करने के लिए उपकरण के प्रासंगिक बेड़े की पूंजी लागत और परिचालन लागत पर विचार करें तथा सेवा प्रदान करने के लिए शुल्क का प्रस्ताव करें।	एमएचसी आपरेटर केवल जहाज से समुद्रतट और इसके विपरीत के परिचालन को संभालने का प्रस्ताव है। यह भी पुष्टि की जाती है कि आपरेटर समुद्रतट से यार्ड तक कार्गो की आवाजाही के लिए समुद्रतट हैंडलिंग परिचालन से संबंधित सेवाएं नहीं देगा।
(iii)	यदि कार्गो की समग्र सुविधा केवल जहाज से समुद्रतट के परिचालन के लिए एचएमसी द्वारा की जानी प्रस्तावित है, तो ड्राई बल्क कार्गो और ड्राई बल्क कार्गो एवं उर्वरक के अलावा अन्य कार्गो के मध्य 69:31 के अनुपात में पूंजीगत लागत और परिचालन लागत आवंटन संबंधी कारण स्पष्ट किए जाए। प्रत्येक प्रकार के कार्गो को हैंडल करने के लिए एचएमसी की उत्पादकता जहाज से समुद्रतट के परिचालन के लिए प्रतिटन हैंडलिंग दर पर पहुंचने के लिए निर्धारित कारक होगा। इसलिए, गणना में माने गए 69:31 के अनुपात की प्रासंगिकता स्पष्ट नहीं है।	लागत आवंटन के उद्देश्य के लिए, पूंजी लागत और परिचालन लागत ड्राई बल्क के 68%, आयरन एवं स्टील के 16% और ब्रेक बल्क और अन्य के 16% के कार्गो शेयर के आधार पर 68:32 अनुपात के रूप में लिया गया था।
(iv)	प्रशुल्क सूची में निर्धारित किए जाने के लिए विभिन्न सेवाओं, जो प्रत्येक श्रेणी के कार्गो के संबंध में एचएमसी आपरेटर द्वारा प्रदान की जाएगी, की सूची में से स्पष्ट रूप से बाहर की गई सूची संबंधी एक स्पष्ट नोट।	एमएचसी आपरेटर द्वारा दी जानी वाली सेवा में जहाज से समुद्रतट और इसके विपरीत सभी कार्गो की हैंडलिंग के लिए प्रतिबंधित है।
(v)	वर्ष 2013 के संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 2.2 के अनुसार, सीएचपीटी ने 'कार्यनिष्पादन मानकों' का प्रस्ताव किया है। ऐसे परिदृश्य में, संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में कार्य निष्पादन संबंधित हैंडलिंग दरों के प्रस्ताव का कारण स्पष्ट किया जाए क्योंकि यह एचएमसी के इस्तेमाल के लिए भाड़ा प्रभार तय करते समय निर्धारित किया गया है।	(क) ड्राई बल्क-12500 मी.टन प्रतिदिन प्रति एमएचसी, (ख) स्टील बैग्ड कार्गो-6000 मी.टन प्रतिदिन प्रति एमएचसी और (ग) ब्रेक बल्क-3750 मी.टन प्रतिदिन प्रति एमएचसी के रूप में टीएएमपी के दिशानिर्देशों के आधार पर कार्यनिष्पादन मानक लिए गए हैं।
(vi)	विविध प्रभार लगाने के लिए शामिल सेवाओं की सूची भी निर्धारित की जाए।	विविध प्रभार लगाने के लिए शामिल सेवाओं की सूची में एमएचसी की मरम्मत और रखरखाव लागत और अन्य आकस्मिक व्यय है।
(vii)	सीएचपीटी ने अनुसूची(2) के लिए एक सामान्य नोट का प्रस्ताव किया है कि प्रशुल्क सीमा सूचकांक मुद्रास्फीति होगा लेकिन यह केवल 1 जनवरी, 2013 और प्रासंगिक वर्ष की 1 जनवरी के बीच होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में अंतर का 60% की सीमा तक होगा। इस संदर्भ में, सीएचपीटी को उक्त नोट में उपयुक्त संशोधन करना चाहिए क्योंकि यह वर्ष 2014 में प्रचलित बाजार दर के संदर्भ में एचएमसी की पूंजी लागत को अद्यतन किया जाएगा।	टीएएमपी द्वारा सुझाए गए अनुसार नोट में बदलाव किया जा सकता है क्योंकि "प्रशुल्क सीमा सूचकांक मुद्रास्फीति होगा लेकिन यह केवल 1 जनवरी, 2013 और संबंधित वर्ष की 1 जनवरी के बीच होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में अंतर का 60% की सीमा तक होगा। प्रशुल्क सीमा का ऐसा स्वतः समायोजन हर वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमा संबंधित वर्ष की 1 अप्रैल से अगले वर्ष की 31 मार्च तक लागू रहेगा।"

5. इस संदर्भ में मामले पर एक संयुक्त सुनवाई एक संभावित बोली लगाने सहित संबंधित हितधारकों के साथ सीएचपीटी परिसर में दिनांक 23 मई, 2014 को आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में उपस्थित सीएचपीटी और हितधारकों के प्रस्ताव पर अपनी राय प्रस्तुत की।

6. सीएचपीटी ने दिनांक 17 जून, 2014 के अपने ई-मेल एतद्वारा एक संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया। दिनांक 30 अप्रैल, 2014 के प्रारंभिक प्रस्ताव और दिनांक 17 जून, 2014 के संशोधित प्रस्ताव के बीच एक तुलनात्मक स्थिति नीचे दी गई है :

- (i) कार्गो मिश्रण में परिवर्तन के फलस्वरूप (अर्थात् वर्ष 2012-13 के कार्गो मिश्रण के बजाय वर्ष 2013-14 के कार्गो मिश्रण पर विचार करते हुए), एचएमसी की इष्टतम क्षमता में नीचे दिए गए अनुसार एक मामूली बदलाव किया है :

दिनांक 30.04.2014 का प्रस्ताव							दिनांक 17.06.2014 का प्रस्ताव						
कार्गो के प्रकार	कार्गो शेयर (%में)	हैंडलिंग दर या पोत दिन उत्पादन (टन/दिन)-70% दक्षता	100% दक्षता पर प्रति घंटे टन में हैंडलिंग दर/24 घंटे/70%	प्रतिवर्ष मानक कार्यघंटे-टीएएमपी निर्देशों	तैनात योग्य क्रेनो की सं.	आवंटित क्षमता (टन) - [(ii) x (iv) x (v) x (vi)]	कार्गो के प्रकार	कार्गो शेयर (%में)	हैंडलिंग दर या पोत दिन उत्पादन (टन/दिन)-70% दक्षता	100% दक्षता पर प्रति घंटे टन में हैंडलिंग दर/24 घंटे/70%	प्रतिवर्ष मानक कार्य घंटे-टीएएमपी निर्देशों	तैनात योग्य क्रेनो की सं.	आवंटित क्षमता (टन) - [(ii) x (iv) x (v) x (vi)]
(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)		(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	
ड्राई बल्क (खाद्यान्न एवं उर्वरक सहित)	69%	12500	744	4000	2	4,106,880	ड्राई बल्क (खाद्यान्न एवं उर्वरक सहित)	68%	12500	744	4000	2	4,047,360
स्टील एवं बैग्ड कार्गो	14%	6000	357	4000	2	3,99,840	स्टील एवं बैग्ड कार्गो	16%	6000	357	4000	2	456,960
अन्य ग्रेक बल्क	17%	3750	223	4000	2	3,03,280	अन्य ग्रेक बल्क	16%	3750	223	4000	2	285,440
						4,810,000							47,89,760

- (iii) एचएमसी की लागत को अद्यतन करने के मद्देनजर, नीचे दिए गए अनुसार पूंजीगत लागत भी संशोधित की गई है :

दिनांक 30.04.2014 का प्रस्ताव		दिनांक 17.06.2014 का प्रस्ताव	
पूंजीगत लागत	लाख रु.	पूंजीगत लागत	लाख रु.
हार्बर मोबाइल क्रेन (100 टन)-2 नग	5,164	हार्बर मोबाइल क्रेन (100 टन)-2 नग	5,689
आकस्मिकता	258	आकस्मिकता	284
विविध लागत	258	विविध लागत	284
<b>कुल</b>	<b>5,680</b>	<b>कुल</b>	<b>6,257</b>

- (iv) उपर्युक्त परिवर्तन से वार्षिक राजस्व आवश्यकता में नीचे दिए गए अनुसार बदलाव हुआ है :

दिनांक 30.04.2014 का प्रस्ताव				दिनांक 17.06.2014 का प्रस्ताव			
	विवरण	ड्राई बल्क कार्गो (उर्वरक सहित) (लाख रु.)	स्टील बैग्ड एवं अन्य ब्रेक बल्क कार्गो (लाख रु.)		विवरण	ड्राई बल्क कार्गो (उर्वरक सहित) (लाख रु.)	स्टील बैग्ड एवं अन्य ब्रेक बल्क कार्गो (लाख रु.)
1	कुल परिचालन लागत	1055	474	1	कुल परिचालन लागत	1132	531
2	16% आरओसीई	627	282	2	16% आरओसीई	681	320
	वार्षिक राजस्व आवश्यकता	1682	756		वार्षिक राजस्व आवश्यकता	1813	851

(iv) प्रति टन हैंडलिंग दर और विविध दरों में परिवर्तन नीचे दिए गए अनुसार है :

(क) ड्राई बल्क कार्गो (उर्वरक सहित)

लेवी का प्रकार	सेवाओं का विवरण	दिनांक 30.04.2014 का प्रस्ताव		दिनांक 17.06.2014 का प्रस्ताव	
		विदेश (रु. प्रतिटन)	तटीय (रु. प्रतिटन)	विदेश (रु. प्रतिटन)	तटीय (रु. प्रतिटन)
हैंडलिंग प्रभार	ग्रेव के उपयोग, लोड करने और इसके विपरीत पोत से समुद्रतट का कार्गो हैंडलिंग	43.63	26.18	45.26	27.16
विविध प्रभार	पोत में माल की अदलाबदली, यदि आवश्यक	0.89	0.53	0.92	0.55

(ख) स्टील एवं बैग्ड कार्गो

लेवी का प्रकार	सेवाओं का विवरण	दिनांक 30.04.2014 का प्रस्ताव		दिनांक 17.06.2014 का प्रस्ताव	
		विदेश (रु. प्रतिटन)	तटीय (रु. प्रतिटन)	विदेश (रु. प्रतिटन)	तटीय (रु. प्रतिटन)
हैंडलिंग प्रभार	ग्रेव के उपयोग, लोड करने और इसके विपरीत पोत से समुद्रतट का कार्गो हैंडलिंग	90.85	54.51	94.19	56.52
विविध प्रभार	पोत में माल की अदलाबदली, यदि आवश्यक	1.85	1.11	1.92	1.15

(ग) ब्रेक बल्क कार्गो हैंडलिंग के लिए प्रशुल्क

लेवी का प्रकार	सेवाओं का विवरण	दिनांक 30.04.2014 का प्रस्ताव		दिनांक 17.06.2014 का प्रस्ताव	
		विदेश (रु. प्रतिटन)	तटीय (रु. प्रतिटन)	विदेश (रु. प्रतिटन)	तटीय (रु. प्रतिटन)
हैंडलिंग प्रभार	ग्रेव के उपयोग, लोड करने और इसके विपरीत पोत से समुद्रतट का कार्गो हैंडलिंग	145.77	87.46	150.43	90.26
विविध प्रभार	पोत में माल की अदलाबदली, यदि आवश्यक	2.97	1.78	3.07	1.84

7. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेख में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों के अंश और संबंधित पक्षों द्वारा तैयार किए तर्कों को संबंधित पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये विवरण हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करा दिए जाएंगे।

8. इस मामले की प्रक्रिया के दौरान एकत्र की गई जानकारी की समग्रता के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति उभरती है :

- (i) चेन्नई पोर्ट न्यास (सीएचपीटी) ने पिछले कुछ वर्षों में अप्रचलन के कारण जहाज और समुद्रतटीय उपकरणों के निपटान की प्रक्रिया शुरू करने की सूचना दी है, और बदले में, क्रेन ऑपरेटर के माध्यम से क्रेन की अपेक्षित संख्या उपलब्ध कराने का निर्णय किया है। इस संबंध में, सीएचपीटी ने कार्गो हैंडलिंग सेवा के निजीकरण किए जाने की सूचना दी है जिसमें निजी ऑपरेटर के लिए बंदरगाह की आवश्यकता के अनुसार 100 टन की दो ग्रेब युक्त हार्बर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) की आपूर्ति करने, मरम्मत करने और परिचालन करना अपेक्षित है।
- (ii) सीएचपीटी का प्रस्ताव जहाजरानी, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (तत्कालीन) के दिनांक 26 फरवरी, 2008 की अधिसूचना सं टीएएमपी/52/2007-विविध द्वारा जारी अग्रिम टैरिफ निर्धारण संबंधी दिशानिर्देश पर आधारित होने की रिपोर्ट है। अग्रिम टैरिफ निर्धारण के लिए वर्ष 2008 के टैरिफ दिशानिर्देश समर्पित सुविधाओं जैसे कोयला, लौह अयस्क, कंटेनर, तरल हैंडलिंग टर्मिनल और बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए मानदंड/दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करता है। अग्रिम टैरिफ निर्धारण के लिए वर्ष 2008 के दिशानिर्देश एक स्टैंडअलोन सुविधा के रूप में कार्गो हैंडलिंग के लिए हार्बर मोबाइल क्रेनों के संचालन के लिए अलग से मानदंड/दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट नहीं करता है। अपनी रिपोर्ट में पोर्ट द्वारा प्रस्तुत की गई संभाव्यता रिपोर्ट और सूचना में कहा गया है कि बर्थ जहां एचएमसी तैनात की जाएगी, वह ड्राई बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो को हैंडल करने का प्रस्ताव है। अतः वर्ष 2008 के अग्रिम टैरिफ दिशानिर्देशों में बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए विनिर्दिष्ट किए गए संबंधित मानदंडों जिसमें ड्राई बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो को हैंडल करना शामिल है, इस मामले में अधिक प्रासंगिक प्रतीत होता है। सीएचपीटी ने बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए जारी किए गए मानदंडों/दिशानिर्देशों को परिचालन लागत के अनुमान के लिए भी सामान्य तौर पर अपनाया है।
- (iii) सीएचपीटी ने अपना प्रस्ताव 30 अप्रैल 2014 को पेश किया। तत्पश्चात मामले की प्रक्रिया के दौरान हमारे द्वारा मांगी गई जानकारी/स्पष्टीकरण के आधार पर और दिनांक 23 मई 2014 को आयोजित संयुक्त सुनवाई के दौरान लिए गए निर्णयों के आधार पर, सीएचपीटी ने 17 जून 2014 के अपने ई-मेल एतद्वारा अपने प्रस्ताव को अद्यतन किया। अपडेशन केवल (2012-13 के वास्तविक आँकड़ों के बजाय 2013-14 के वास्तविक आँकड़े पर आधारित) कार्गो शेयर में परिवर्तन करने के संदर्भ और एचएमसी की लागत में अपडेशन के साथ देखा गया है। दिनांक 17 जून 2014 के सीएचपीटी के अद्यतन प्रस्ताव के साथ-साथ इस संदर्भ में मामले की प्रक्रिया के दौरान सीएचपीटी द्वारा दी गई जानकारी/स्पष्टीकरण को इस विश्लेषण में विचार किया गया।

## (iv) इष्टतम क्षमता :

(क) कार्गो के प्रत्येक प्रकार अर्थात् ड्राई बल्क एवं उर्वरक, आयरन एवं स्टील तथा अन्य बल्क कार्गो के प्रतिशत हिस्से तथा एचएमसी की तैनाती के आधार पर उल्लिखित प्रत्येक कार्गो की हैंडलिंग दर पर विचार करके, सीएचपीटी ने प्रत्येक कार्गो की इष्टतम क्षमता निर्धारित की है।

(ख) तीन साल की समय अवधि के बड़े क्षितिज पर आधारित कार्गो मिश्रण का विचार कार्गो मिश्रण का प्रतिनिधित्व होगा। हालांकि, सीएचपीटी के लिए नवंबर 2013 में उपकरण के एक बेड़ा के लिए संदर्भ टैरिफ के निर्धारण के दौरान, सीएचपीटी ने वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविक कार्गो मिश्रण पर विचार इस आधार पर किया था कि तीन वर्षों अर्थात् 2010-11 से 2012-13 के दौरान कार्गो मिश्रण में एक महत्वपूर्ण परिवर्तन आया है। इसी तर्क के आधार पर, सीएचपीटी ने क्रमशः 68%, 16% और 16% पर ड्राई बल्क एवं उर्वरक, आयरन एवं स्टील तथा अन्य बल्क कार्गो के कार्गो मिश्रण पर विचार किया, जो वर्ष 2013-14 के दौरान प्रचलित कथित तौर पर कार्गो मिश्रण के आधार पर है, जिसे विश्लेषण में विचार किया जाता है।

(ग) सीएचपीटी ने ड्राई बल्क कार्गो के लिए प्रतिदिन 12500 टन, स्टील एवं बैग्ड कार्गो के लिए प्रतिदिन 6000 टन और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के संबंध में प्रतिदिन 3750 टन की हैंडलिंग दर विचार किया गया।

इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देश में 20 टन क्षमता की प्रत्येक 3 वार्फ क्रेनों की तैनाती के साथ ड्राई बल्क कार्गो के लिए प्रतिदिन 10000 टन जिसमें खाद्यान्न एवं उर्वरक तथा कोयला, चूना पत्थर, खनिज आदि शामिल है, स्टील एवं बैग्ड कार्गो के लिए प्रतिदिन 4000 टन और अन्य के लिए प्रतिदिन 2500 टन की दर पर बहुउद्देश्यीय बर्थ पर कार्गो हैंडलिंग के लिए मानदंड निर्धारित किया है।

2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित घाट क्रेन की कुल क्षमता की तुलना में एच.एम.सी. की उच्च हैंडलिंग क्षमता पर ध्यान केंद्रित करते हुए एवं किसी भी अन्य उपलब्ध मानदंडों के अभाव में, पारादीप पोर्ट न्यास (पीपीटी), न्यू मंगलौर पोर्ट न्यास (एनएमपीटी), विशाखापत्तनम पोर्ट न्यास (वीपीटी) और वी.ओ.चिदम्बरनर पोर्ट न्यास (वीओसीपीटी) में एचएमसी के भाड़े के निर्धारण से संबंधित मामलों में शुष्क थोक मालभार के लिए 10,000 टन प्रति दिन के हैंडलिंग दर पर 25% की वृद्धि तथा इस्पात और बैग्ड मालभार और अन्य थोक मालभार के लिए दिशा-निर्देशों में निर्धारित हैंडलिंग दर पर 50% की वृद्धि करने पर विचार किया गया है। इसके परिणामस्वरूप शुष्क थोक मालभार के लिए 12500 टन, इस्पात और बैग्ड मालभार के 6000 टन प्रति दिन और अन्य ब्रेक थोक मालभार के लिए 3750 टन प्रति दिन के दर पर एक अद्यतन मानकीय हैंडलिंग दर निर्धारित किया गया है।

2008 के दिशा-निर्देशों में 30000 टन से अधिक के पार्सल आकार के एक जलयान के लिए एक बहुउद्देश्यीय बर्थ के लिए निर्धारित 10000 टन के मानक की स्थिति पर विचार करते हुए और चूंकि सी.एच.पी.टी. द्वारा प्रस्तुत अधिकांश जलयानों में 30,000 टन से कम क्षमता वाले जलयान शामिल हैं, ऐलबा एशिया प्राइवेट लिमिटेड (ए.ए.पी.एल.) ने यह सुझाव दिया है कि 30000 टन से अधिक और 30,000 टन से कम पार्सल आकार के जहाजों को ध्यान में रखते हुए हैंडलिंग मानक के भारित औसत पर विचार किया जाना चाहिए।

इस संबंध में, यहाँ यह उल्लेख करना आवश्यक है कि इन दिशा-निर्देशों में उल्लेखित 30000 टन और अधिक के पार्सल आकार के एक जलयान के लिए 10000 टन का मानक एक संपूर्ण रूप में एक बहुउद्देशीय बर्थ के लिए मान्य है। जबकि, वर्तमान में निर्धारित किया गया दर सी.एच.पी.टी. पर एक स्टैंडआलोन आधार पर एच.एम.सी. के उपयोग के लिए है। इसके अलावा, यहाँ तक कि ऐसे मामलों में, जहाँ एच.एम.सी. का किराया अन्य प्रमुख पोर्ट ट्रस्टों पर तय किया गया है, जैसा कि ऊपर दिया गया है, जलयानों के पार्सल आकार से प्रभावित हुए बिना 12500 टन प्रतिदिन प्रति क्रेन के हैंडलिंग मानक पर समान रूप से विचार किया गया है।

इस प्रकार, इसकी क्षमता गणना में सी.एच.पी.टी. द्वारा विचार की गई स्थिति को ऊपर उल्लिखित मामलों के संबंध में इस प्राधिकरण द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण के साथ अनुरूप पाया गया है।

- (घ) सी.एच.पी.टी. ने इस कार्य हेतु बहुउद्देशीय मालभार बर्थ के लिए शक्ति/ ईंधन लागत का आकलन करने के लिए 2008 के दिशा-निर्देशों में निर्धारित कार्य-समय के मानकीय स्तर के आधार पर प्रतिवर्ष 4000 कार्य घंटे पर विचार किया है। यह स्थिति पीपीटी, टीपीटी, एनएमपीटी और वीपीटी पर एच.एम.सी. के भाड़े का निर्धारण करते समय बनाई रखी जाने वाली स्थिति के भी अनुरूप है।
- (ङ) उपरोक्त स्थिति के आधार पर, दो एच.एम.सी. के परिनियोजन पर आधारित क्षमता शुष्क थोक एवं उर्वरक, लोहा और इस्पात एवं अन्य थोक माल भार के लिए क्रमशः 4047360 टन 456,960 टन और 285,440 टन होती है, जो कुल मिलाकर 4,789,760 टन का मालभार प्रतिवर्ष होता है जैसा कि सी.एच.पी.टी. द्वारा आंकलित किया गया है।
- (v) सी.एच.पी.टी. ने शुष्क थोक मालभार और इस्पात तथा अन्य ब्रेक थोक मालभार के लिए एच.एम.सी. से संबंधित पूंजीगत लागत और परिचालन लागत को 68:32 के अनुपात में (मालभार शेयर के आधार पर) आबंटित किया है।

इस संबंध में, यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि सी.एच.पी.टी. में उपकरण के समूह के लिए संदर्भ टैरिफ निर्धारित करते समय नवंबर 2013 के आदेश में इस तरह के एक दृष्टिकोण पर विचार किया गया था। उस मामले में, चूँकि उपकरणों के समूह के साथ शुष्क थोक मालभार और इस्पात और अन्य ब्रेक थोक मालभार पर निष्पादित किए जाने वाले संचालनों का अनुक्रम विभिन्न मालभार के लिए अलग-अलग था, विभिन्न मालभारों के लिए दर विभिन्न सेवाएँ प्रदान करने हेतु उपकरणों के आधार पर निर्धारित किया जाता था, जो कि बंदरगाह पर तथाकथित मालभार की हैंडलिंग के लिए प्रासंगिक था।

हालांकि, इस मामले में, यह प्रस्तावित किया गया है कि इस सुविधा का पूरा मालभार केवल जहाज से तट तक के प्रचालन हेतु ही एच.एम.सी. द्वारा नियंत्रित किया जाएगा। ऐसे परिदृश्य में, शुष्क थोक मालभार और शुष्क थोक मालभार और उर्वरक के अलावा अन्य मालभार के बीच 68:32 के अनुपात में पूंजीगत लागत और परिचालन लागत के आबंटन की प्रासंगिकता स्पष्ट नहीं है। सी.एच.पी.टी. ने इस संबंध में एक विशिष्ट प्रश्न किए जाने के बावजूद भी इस स्थिति को स्पष्ट नहीं किया है। साधारण तौर पर, प्रत्येक प्रकार के मालभार को संभालने हेतु एच.एम.सी. की उत्पादकता को जहाज - तट के प्रचालन के लिए प्रति टन हैंडलिंग दर निश्चित करने के लिए निर्धारक तत्त्व के रूप में माना जाता है। इसलिए, इस मामले में विभिन्न प्रकार के मालभारों के लिए अंततः प्रति टन दर तय करने के लिए सी.एच.पी.टी. द्वारा स्वीकृत पूंजीगत लागत और परिचालन लागत के प्रभाजन के दृष्टिकोण पर विचार नहीं किया गया है।

**(vi) पूंजीगत लागत :**

- (क) सी.एच.पी.टी. द्वारा अनुमानित पूंजीगत लागत 6257 लाख रुपए है। इसमें 100 टन हार्बर मोबाइल क्रेन की 2 संख्या की लागत 5689 लाख रुपए शामिल है। शेष राशि विविध पूंजी लागत और आकस्मिकता को शामिल किए हुए है।
- (ख) एच.एम.सी. की लागत के समर्थन में सी.एच.पी.टी. द्वारा दिए गए दस्तावेजी सबूत एच.एम.सी. की मूल लागत 3158120 यूरो प्रदर्शित करते हैं। शुल्क घटक 275,000 यूरो तथा गैर की कीमत 175000 यूरो है। सी.एच.पी.टी. द्वारा विचारित रिपोर्ट के अनुसार, प्रति यूरो के लिए 79.10 रुपए के विनिमय कारक को ध्यान में रखते हुए एक एच.एम.सी. की लागत के 28.54 करोड़ रुपए तथा दो एच.एम.सी. की लागत के 57.08 करोड़ रुपए होगी। ऐसा प्रतीत होता है कि एच.एम.सी. की लागत की गणना में एक अंकगणितीय त्रुटि है। तथापि, 81.87 रुपए प्रति यूरो की अद्यतन विनिमय दर पर इस मामले को अंतिम रूप देने के समय में 2 एच.एम.सी. की लागत 59.08 करोड़ रुपए मानी जाती है।
- (ग) सी.एच.पी.टी. ने आकस्मिकता को एच.एम.सी. की लागत के 5% की दर पर माना है। अन्य मामलों में आकस्मिकता की ओर लागत पर विचार अग्रिम प्रशुल्क के निर्धारण के समय किया जाता है, अतः इस मामले में भी ऐसा ही किया गया।
- (घ) विविध पूंजी लागत को एच.एम.सी. की पूंजी लागत पर 5% की दर पर अनुमानित किया गया, जो कि बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के साथ ही साथ अन्य कार्गो टर्मिनल के लिए दिशा निर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार है। दिशा निर्देशों में अनुबंधों के अनुसार, यह लागत अग्रिम भुगतान, कार्यशील पूंजी मार्जिन और निर्माण के दौरान ब्याज की दिशा में है।
- (ङ) दिनांक 30 अप्रैल, 2014 के अपने आरंभिक प्रस्ताव में, सी.एच.पी.टी. ने कहा है कि शुष्क थोक माल को एक हॉपर का उपयोग कर नियंत्रित किया जाएगा। तदंतर में, हॉपर की लागत को शामिल करने के लिए ए.ए.पी.एल. द्वारा किए गए प्रस्तुतीकरण के संदर्भ में, सी.एच.पी.टी. ने यह स्पष्ट किया है कि हॉपर इस परियोजना के लिए लागू नहीं है। सी.एच.पी.टी. की यह स्थिति इस विश्लेषण में पर निर्भर करती है।

**(vii) परिचालन लागत :****(क) ईंधन लागत :**

सी.एच.पी.टी. द्वारा विचारित प्रत्येक एच.एम.सी. द्वारा 70 लीटर प्रति घंटे ईंधन की खपत अन्य प्रमुख पत्तन न्यास में एक 100 टन एच.एम.सी. के लिए विहित भाड़े को निर्धारित करते हुए विचार किए गए ईंधन की खपत के समान है।

प्रत्येक उपकरण के 4000 घंटे के लिए संचालन हेतु ईंधन की खपत पर विचार किया गया। ईंधन लागत की गणना में सी.एच.पी.टी. द्वारा विचारित 61/- रुपए प्रति लीटर पर ईंधन की इकाई दर का 61.12/- रुपए प्रति लीटर पर डीजल की प्रचलित दर के साथ अद्यतन किया गया है।

ए.ए.पी.एल. ने डीजल लागत को परिवर्तनशील के रूप में विचार करने का अनुरोध किया गया है। हां, इसे लागत के रूप में माना जाता है, जैसा कि ऊपर बताया गया है। हालांकि, प्रशुल्क-निर्धारण में डीजल की कीमत में उतार चढ़ाव को समायोजित करने के लिए ए.ए.पी.एल. द्वारा किए गए अनुरोध के संदर्भ में यह स्पष्ट किया जाता है कि उनके अनुरोध पर विचार करने के लिए 2008 के प्रशुल्क दिशा निर्देशों में कोई प्रावधान नहीं है। तथापि, प्रचालन की मौजूदा कीमत के आधार पर तय संदर्भ प्रशुल्क दिशा-निर्देश प्रावधान के अनुसार प्रति वर्ष थोक मूल्य सूचकांक में 60% की वृद्धि का विषय है, जो ए.ए.पी.एल. की चिंताओं का ख्याल रखेगा।

(ख) सीएचपीटी द्वारा उपकरणों की लागत पर 5% की मरम्मत और रखरखाव लागत का अनुमान लगाया गया है, जो दिशा निर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुरूप है।



- (ग) सीएचपीटी द्वारा बीमा की लागत, उपकरण की लागत के 1% और अन्य खर्चों की लागत 5% तक होने का अनुमान है, यह भी दिशा निर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुरूप भी है।
- (घ) मूल्यहास को कंपनी अधिनियम, 2013 में निर्धारित दरों के अनुसार उपकरणों की लागत पर 10% का अभिकलन किया गया है और यह अग्रिम शुल्क निर्धारण के दिशा निर्देशों के अनुरूप है। जब कंपनी अधिनियम, 2013, में सीएचपीटी द्वारा निकाले गए मूल्यहास की दर के संबंध में एक अद्यतन स्थिति उपलब्ध है और हमारे द्वारा सीएचपीटी को इसकी जानकारी दी गई है, तो इसके बारे में कंपनी अधिनियम, 1956 के अनुसार मूल्यहास की पहले की दर पर विचार करना उचित नहीं है, जैसा कि एएलबीए ने सुझाव दिया गया है।
- (ङ) अग्रिम शुल्क के दिशा निर्देश द्वारा तय किया गया है कि बंदरगाह भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क का अनुमान संबंधित प्रमुख पोर्ट न्यास के दर मान में निर्धारित दरों के आधार पर लगाया जा रहा है। सीएचपीटी द्वारा कुल 1100 वर्ग मीटर के भूमि क्षेत्र के लिए 12 महीने की अवधि के लिए, प्रति वर्ग मीटर 47.26 रुपए की दर से लाइसेंस शुल्क का आकलन किया गया है। सीएचपीटी ने कहा है कि लाइसेंस शुल्क चेन्नई पोर्ट न्यास की दरों के मौजूदा पैमाने के आधार पर निर्धारित किया है। विश्लेषण में इस स्थिति पर विचार किया गया है।
- (viii) सीएचपीटी द्वारा एचएमसी के लिए अग्रिम शुल्क तय करने के लिए प्रस्तुत विवरण उपरोक्त विश्लेषण के अनुसार संशोधित किया गया है। संशोधित विवरण की एक प्रति अनुलग्नक-1 के रूप में संलग्न है।
- (क) बंदरगाह द्वारा अनुमानित कुल 2664 लाख के वार्षिक राजस्व आवश्यकता की तुलना में, 2753.04 लाख रुपए के आवश्यक वार्षिक राजस्व का अनुमान लगाया गया है, जो अनुमानित परिचालन लागत और नियोजित पूंजी पर लाभ का योग है।
- (ख) बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल प्रभाजन के अग्रिम दिशा निर्देशों के नियम के अनुसार हैंडलिंग शुल्क, भंडारण शुल्क और विविध शुल्कों के लिए वार्षिक राजस्व आवश्यकता क्रमशः 90: 5: 5 के अनुपात में होगी। सीएचपीटी ने संदर्भ के अंतर्गत परियोजना के आधार पर, हैंडलिंग शुल्क और विविध शुल्कों के लिए क्रमशः 98 : 2 के अनुपात में वार्षिक राजस्व आवश्यकता के प्रभाजन की परिकल्पना की गई है, माल के भंडारण में ऑपरेटर के काम के क्षेत्र पर विचार नहीं किया गया है। विश्लेषण में इस स्थिति पर विचार किया गया है।
- (ग) सरकार की नीति निर्देश के अनुसार, तटीय कार्गो (थर्मल कोयला और कच्चे तेल, लौह अयस्क और लौह अयस्क छरों सहित पीओएल के अलावा) के लिए रियायती शुल्क निर्धारित किया जा रहा है, जो सामान्य कार्गो / पोत संबंधित शुल्कों के 60% से अधिक नहीं होगा। तदनुसार, सीएचपीटी ने सरकार की नीति के अनुसार, तीन कार्गो समूहों में से प्रत्येक के लिए कुल इष्टतम क्षमता में विदेशी और तटीय कार्गो का क्रमशः 92% और 8% का हिस्सा मानकर तटीय कार्गो के लिए रियायती दरों का प्रस्ताव किया है। विदेशी कार्गो और तटीय कार्गो का 92:8 हिस्सा इस स्थिति पर आधारित होने की सूचना है कि पिछले तीन साल के दौरान कार्गो का 92% विदेशी जहाजों द्वारा और बाकी का 8%, तटीय जहाजों द्वारा लाया जाता रहा है। इस विश्लेषण में पोर्ट द्वारा अनुमानित तटीय/विदेशी कार्गो के हिस्से पर भरोसा किया गया है।

(घ) सीएचपीटी अनुमानित राजस्व आवश्यकता को पूरा करने के लिए तटीय/विदेशी कार्गो के लिए उनके अलग गठन के संदर्भ में हैंडलिंग शुल्क और प्रत्येक कार्गो श्रेणी के लिए विविध प्रशुल्कों के निर्णय पर पहुँचा है। शुल्क थोक (ड्राई बल्क) कार्गो के लिए संदर्भ टैरिफ की अधिकता सीमा को उक्त कार्गो मद के संबंध में निर्धारित राजस्व आवश्यकता के आधार पर तय किया गया है।

इस्पात और बैगड कार्गो और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के संबंध में, संदर्भ टैरिफ अधिकता सीमा को तटीय/विदेशी कार्गो की संरचना और उक्त कार्गो मदों के संदर्भ में हैंडलिंग दरों के आधार पर निर्धारित किया गया है।

जैसा कि पहले कहा गया है, इस मामले के संदर्भ में, चूंकि प्रत्येक कार्गो श्रेणी के संबंध में इस तरह के संचालनों के लिए एचएमसीज का इस्तेमाल किया जाएगा, इसलिए सीएचपीटी द्वारा प्रति टन हैंडलिंग दरों और प्रति टन विविध दरों को तय करने के लिए अपनाया गया दृष्टिकोण प्रत्येक श्रेणी के संबंध में प्रासंगिक नहीं भी हो सकता है। कार्गो की उक्त श्रेणी के लिए प्रति टन हैंडलिंग दरों और विविध दरों के निर्धारण में प्रत्येक कार्गो श्रेणी की उत्पादकता प्रासंगिक कारक होगी। यह उल्लेखनीय है कि अन्य प्रमुख बंदरगाह ट्रस्टों से संबंधित अन्य टैरिफ मामलों के संबंध में अग्रिम टैरिफ निर्धारित करने के लिए समान दृष्टिकोण का अनुसरण किया गया है।

- (ix) प्रस्तावित संदर्भ टैरिफ अनुसूची में, सीएचपीटी ने, 'तटीय पोत' 'विदेश जाने वाले पोत', 'दिन', और 'एच एम सी' जैसे शब्दों के लिए परिभाषाएं प्रस्तावित की हैं। 'तटीय पोत', 'विदेशी पोत', और 'दिन' की परिभाषाएं सीएचपीटी के दरमान में उक्त शब्दों के लिए निर्धारित परिभाषा के अनुरूप पाई गई हैं। सीएचपीटी द्वारा परिवर्णी (एक्रोनिम) शब्द का विस्तार कर 'एच एम सी' को परिभाषित किया गया है। उसे टैरिफ अनुसूची में निर्दिष्ट किया गया है।
- (x) प्रस्तावित संदर्भ टैरिफ अनुसूची में, सीएचपीटी ने तटीय रियायतों, विलंबित भुगतान/वापसी पर लगाए जाने वाले ब्याज को प्रशासित करने, बिलों को पूर्णांकित करने, उपयोगकर्ताओं के वापसी के दावों को निपटाने के लिए न्यूनतम राशि तय करने और परिचालकों द्वारा छोटी वसूली के लिए अनुपूरक बिल उत्पन्न करने, टर्मिनल ऑपरेटर के लिए दरों के मान में शामिल अधिकतम दर से कम शुल्क लगाने के लिए उपलब्ध कराए जाने वाले लचीलेपन को प्रशासित करने, टर्मिनल पर एक उचित स्तर से परे देरी के लिए शुल्क न लगाने, एक उचित स्तर से परे देरी के लिए प्रभारों, टूटने या एचएमसी या एचएमसी ऑपरेटर द्वारा आरोपित किसी भी अन्य कारणों की वजह से एक पोत के निष्क्रिय होने पर परिचालक द्वारा बर्थ के भाड़े के बराबर राशि के लिए छूट को स्वीकार करने, जैसी सामान्य स्थितियों में कुछ शर्तों के लिए विहित शर्तों का प्रस्ताव किया है।
- (xi) सीएचपीटी के प्रस्ताव में कार्गो हैंडलिंग के लिए एचएमसीज की आपूर्ति, रखरखाव और संचालन के लिए संदर्भ टैरिफ के निर्धारण तथा क्रेन ऑपरेटर द्वारा बर्थ का किराया लगाने का प्रश्न नहीं उठता। इसलिए, एक पोत को विदेश जा रहे या तटीय पोत के रूप में वर्गीकृत करने के मापदंड की शासी शर्तों को सीएचपीटी की संदर्भ टैरिफ अनुसूची में शामिल नहीं किया गया है।
- (xii) (क) दर अनुसूची में, सीएचपीटी ने उल्लेख किया है कि ड्राई बल्क कार्गो, इस्पात और बैगड कार्गो और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के संबंध में प्रति टन हैंडलिंग शुल्क, पकड़ने या इसके ठीक विपरीत का उपयोग कर जहाज से तट तक माल की हैंडलिंग के लिए है। सीएचपीटी ने इस बात की पुष्टि की है कि परिचालक कार्गो के तट से यार्ड तक आवाजाही के लिए किनारे पर हैंडलिंग संचालनों के लिए सेवा प्रदान नहीं करेगा। सीएचपीटी द्वारा दी गई रिपोर्ट के

अनुसार तट से यार्ड और यार्ड के तट के संचालन, जहाजी कूलियों (स्टीवाडोरों) द्वारा किए जाएंगे।

- (ख) टैरिफ अनुसूची में सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित विविध प्रशुल्को को ड्राई बल्क कार्गो के संबंध में पोत के भीतर कार्गो के स्थानांतरण से संबंधित सेवा, इस्पात और बैग्ड कार्गो के संबंध में कार्गो के तट पर हैंडलिंग सेवा और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के मामले में आपातकालीन स्थिति के संबंध में भंडारण क्षेत्र के लिए कार्गो और गाड़ी के तट पर हैंडलिंग की सेवा को शामिल करने के रूप में देखा जाता है। हालांकि, कुछ अन्य संदर्भ में, सीएचपीटी ने कहा है कि प्रत्येक कार्गो श्रेणी के संबंध में विविध प्रभार एचएमसी के मरम्मत और रखरखाव लागत तथा अन्य प्रासंगिक व्ययों के लिए हैं। चूंकि मरम्मत और रखरखाव लागत का एचएमसी के प्रति टन की दर पर पहुंचने के लिए सकारात्मक असर होता है, इसलिए एचएमसी की मरम्मत को कवर करने के लिए एक अलग लेवी उचित नहीं है। इसके अलावा, सीएचपीटी द्वारा स्पष्ट तौर पर कहा गया है कि एचएमसी ऑपरेटर के लिए तट पर हैंडलिंग कार्रवाई करना आवश्यक नहीं होगा। ऐसा होने पर, तट पर हैंडलिंग परिचालन और मरम्मत तथा विविध शुल्क के रूप में एचएमसीज के विविध व्यय और अन्य प्रासंगिक व्यय, यदि कोई हो, को कवर करने के लिए एक अलग लेवी निर्धारित करना उपयुक्त नहीं पाया जाता है। इसलिए, ड्राई बल्क कार्गो के लिए पोत के भीतर कार्गो के स्थानांतरण की सेवा के लिए सीएचपीटी द्वारा निर्धारित विविध प्रभार अन्य दो कार्गो श्रेणियों के संबंध में भी निर्धारित किए गए हैं।
- (xiii) संदर्भ टैरिफ निर्धारित करने का कार्य 2013 के संशोधित दिशा निर्देशों में निहित शर्तों का पालन करने के लिए है। 2013 के संशोधित दिशा निर्देशों के खण्ड 2.2 के अनुसार, सीएचपीटी ने 'प्रदर्शन के मानकों' का प्रस्ताव किया है जिस पर बाद में चर्चा की गई है। ऐसे परिदृश्य में, किसी भी प्रदर्शन से जुड़ी हैंडलिंग दरें निर्धारित करने का कोई कारण नहीं है जैसा कि अन्य प्रमुख बंदरगाहों पर एचएमसी के इस्तेमाल के लिए भाड़े के प्रभारों को तय करते हुए निर्धारित किया गया है। तदनुसार, जो शर्तें केवल प्रदर्शन से जुड़े टैरिफ को निर्धारित करने में प्रासंगिक हैं, वे प्रासंगिक नहीं भी हो सकती हैं। इसलिए, सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रदर्शन से जुड़ी हुई हैंडलिंग दरों की शासी शर्तें प्रासंगिक नहीं पाई गईं और इसलिए उन्हें निर्धारित नहीं किया गया है।
- (xiv) चूंकि पूंजी लागत और परिचालन लागत की इकाई दर का आकलन वर्ष 2014 के अग्रिम शुल्क गणना के रूप में किया गया है, इसलिए, यह सीएचपीटी द्वारा किए गए प्रस्ताव के अनुसार 1 जनवरी 2014 के रूप में हर साल स्वतः समायोजन के लिए विचार किये जाने वाले आधार थोक मूल्य सूचकांक को निर्धारित करने के लिए उपयुक्त और प्रासंगिक है।
- (xv) (क) जैसा कि पहले कहा गया है, 2013 के संशोधित टैरिफ दिशा निर्देशों के खण्ड 2.2 को प्रदर्शन मानकों के साथ संदर्भ टैरिफ निर्धारित करने के लिए इस प्राधिकरण की आवश्यकता है। हालांकि 2013 के संशोधित दिशा निर्देशों को बंदरगाह द्वारा प्रस्तावित प्रदर्शन के मानकों में जाने के लिए इस प्राधिकार की आवश्यकता नहीं है यह कल्पना करना अनुचित नहीं होगा कि बंदरगाहों द्वारा उचित और प्राप्त करने योग्य प्रदर्शन मानक का प्रस्ताव किया जा सकता है।
- (ख) सीएचपीटी ने ड्राई बल्क कार्गो, इस्पात और बैग्ड कार्गो और अन्य बल्क कार्गो के संबंध में प्रदर्शन के मानकों का प्रस्ताव किया है। जिन कार्गो मदों के लिए प्रदर्शन मानकों को प्रस्तावित किया गया है वे उस प्रकार के कार्गो से मिलती हैं जिनके लिए संदर्भ टैरिफ अनुसूची में टैरिफ का

प्रस्ताव किया गया है। सीएचपीटी ड्राई बल्क कार्गो के मामले में प्रति दिन प्रति एचएमसी 12500 टन, इस्पात और बैग्ड कार्गो के लिए प्रति दिन प्रति एचएमसी 6000 टन और ड्राई बल्क कार्गो के लिए प्रति दिन प्रति एचएमसी 3750 टन के मानदंडों को निर्धारित करने के द्वारा प्रदर्शन के मानकों का प्रस्ताव किया है। इन मानदंडों को इष्टतम क्षमता गणना में विचारित हैंडलिंग के मानदंडों के अनुरूप माना जाता है। प्रदर्शन के मानकों के निर्धारण के संदर्भ में, एएपीएल ने सीएचपीटी से क्रेन ऑपरेटर से वांछित दक्षता के अनुसार न्यूनतम कार्गो की गारंटी करने का अनुरोध किया है। यह उल्लेखनीय है कि प्रस्ताव में सीएचपीटी द्वारा कार्गो प्रोजेक्शन कथित एक बहुत आम परिदृश्य है, जो सीएचपीटी द्वारा क्रेन ऑपरेटरों के लिए उपलब्ध कराया जा सकता है।

(ग) यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि 2013 के संशोधित टैरिफ दिशा निर्देशों के खण्ड 2.5 में निर्धारित है कि बोली दस्तावेज में और बाद में पीपीपी परियोजनाओं के संबंध में रियायत के समझौते में संदर्भ टैरिफ और टीएएमपी द्वारा अधिसूचित प्रदर्शन मानकों का उल्लेख किया जाएगा। उक्त दिशानिर्देशों के अनुसार, यह केवल रियायत समझौते में शामिल प्रदर्शन के मानकों की उपलब्धि पर निर्भर है कि कोई ऑपरेटर किसी भी प्रदर्शन से जुड़े हुए टैरिफ के लिए पात्र होगा। यह सच है कि 2013 के संशोधित दिशा निर्देशों को केवल प्रदर्शन के मानकों के निर्धारण की आवश्यकता है। इसमें यह निर्धारित नहीं किया गया है कि प्रदर्शन मानक का गठन किससे होता है। चूंकि सीएचपीटी ने इसके द्वारा प्रस्तावित प्रदर्शन मानक निर्धारित करने के लिए अपनी इच्छा व्यक्त की है, इसे प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित किया गया है।

(घ) प्रदर्शन के मानकों की अनुसूची में, सीएचपीटी ने निष्पादन मूल्यांकन और क्षति निवारण की गणना से संबंधित शर्तें निर्धारित की हैं, जो कहती हैं कि प्रदर्शन मूल्यांकन का निर्धारण रियायतग्राही द्वारा प्रस्तुत रिपोर्टों की तिमाही समीक्षा और/या रियायत के रिकॉर्ड और/या रियायत दाता प्राधिकरण द्वारा की गई एक जांच से पर किया जाएगा। रियायत पाने वाला औसत प्रदर्शन में 10% (दस प्रतिशत) की हर कमी के लिए संबंधित तिमाही की कुल आमदनी के 1% की दर (एक प्रतिशत) से निर्धारित नष्ट हर्जाना अदा करने के लिए उत्तरदायी होगा। उक्त शर्तों को एक रियायत समझौते में प्रवेश करने वाले पक्षों के बीच प्रासंगिक माना जाता है। इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित प्रदर्शन मानक अनुसूची के लिए प्राधिकरण को रियायत दाता प्राधिकरण द्वारा रियायतग्राही की रिपोर्ट की समीक्षा और क्षति निवारण के भुगतान की शासी शर्तों को तय करने की आवश्यकता नहीं है। अगर सीएचपीटी चाहता है, तो ये शर्तें पक्षों द्वारा प्रवेश किए जाने वाले रियायत समझौते का हिस्सा हो सकती हैं, और इसलिए ये इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित प्रदर्शन मानक अनुसूची में शामिल नहीं हैं।

9.1. उपरोक्त के अधीन रहते हुए, संदर्भ टैरिफ अनुसूची की शासी शर्तों सहित संदर्भ टैरिफ को संशोधित किया गया है।

9.2. संशोधित संदर्भ टैरिफ अनुसूची **अनुलग्नक- II** के रूप में संलग्न है और जैसा कि ऊपर पहले अनुच्छेद में उल्लेख किया है, बंदरगाह द्वारा प्रस्तावित और बदलाव के अधीन प्रदर्शन के मानकों को, **अनुलग्नक- III** के रूप में संलग्न किया गया है।

9.3. परिणामस्वरूप, और ऊपर दिए गए कारणों और मस्तिष्क के एक सामूहिक आवेदन पर, ड्राई बल्क कार्गो, इस्पात और बैग्ड कार्गो और अन्य बल्क कार्गो के हैंडलिंग के लिए क्रेन ऑपरेटर द्वारा सीएचपीटी में एचएमसीज की आपूर्ति, रखरखाव और संचालन के लिए संशोधित संदर्भ टैरिफ अनुसूची को मंजूरी दे दी गई है और उसे प्रदर्शन के मानकों के साथ अधिसूचित किया गया है।

9.4. संशोधित टैरिफ दिशानिर्देश 2013 के खंड 2.5 के अनुसार, संदर्भ टैरिफ और इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित प्रदर्शन मानकों का बोली दस्तावेज में और बाद में बीओओ परियोजनाओं के संबंध में रियायत समझौते में उल्लेख किया जाएगा। तदनुसार, सीएचपीटी को बोली दस्तावेज में और बाद में बीओओ परियोजना के संबंध में रियायती समझौते में संदर्भ टैरिफ और प्रदर्शन के मानकों को शामिल करने की सलाह दी गई है।

10.1. वाणिज्यिक परिचालन (कॉड) की तारीख से उस वित्तीय वर्ष में 31 मार्च तक, टैरिफ को उस वर्ष के लिए प्रासंगिक अनुक्रमित संदर्भ टैरिफ तक सीमित किया जाएगा, जो अधिकतम होगा। उक्त संदर्भ टैरिफ, टैरिफ दिशा निर्देशों, 2013 के अनुच्छेद 2.2 में प्रदान किए गए सूचीकरण के अनुसार हर साल स्वतः संशोधित किया जाएगा, जो पूरी रियायत अवधि के लिए लागू होगा।

हालांकि, बीओओ ऑपरेटर ऑपरेशन के दूसरे वर्ष से ("प्रदर्शन लिंकड शुल्क"), पर प्रदर्शन के मानकों के साथ और, आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल कम से कम 90 दिन पहले प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए अनुक्रमित संदर्भ टैरिफ से ऊपर, एक टैरिफ का प्रस्ताव करने के लिए स्वतंत्र होगा। इस तरह का प्रदर्शन लिंकड टैरिफ अनुक्रमित संदर्भ टैरिफ और उस वित्तीय वर्ष के लिए प्रासंगिक टैरिफ से 15% से अधिक नहीं होगा (और यह अधिकतम टैरिफ होगा)। प्रदर्शन लिंकड टैरिफ वित्तीय वर्ष के पहले दिन से लागू हो जाएगा और पूरे वित्त वर्ष के लिए लागू रहेगा।

10.2. यह प्रस्ताव, रियायत समझौते में शामिल पिछले 12 महीनों में या परिचालन के पहले वर्ष में परिचालन के महीने की वास्तविक संख्या में, जैसा भी मामला हो, प्रदर्शन मानकों की उपलब्धि का संकेत करते हुए परियोजना के रियायती समझौते के अंतर्गत नियुक्त स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त, एक प्रमाण-पत्र के साथ इस प्राधिकरण को प्रस्तुत किया जाएगा सकता है।

10.3. प्रस्ताव प्राप्त होने पर, यह प्राधिकरण, प्रस्ताव प्राप्त होने के 7 दिन के भीतर 2013 के टैरिफ के दिशा निर्देशों के अनुच्छेद 5 में उल्लिखित, प्रदर्शन के मानकों की उपलब्धि पर सीएचपीटी की राय मांगेगा।

10.4. परिचालक द्वारा पिछले 12 महीनों में रियायत समझौते में शामिल अनुसार प्रदर्शन के मानकों को प्राप्त नहीं करने की स्थिति में यह प्राधिकरण द्वारा आगामी वित्तीय वर्ष के लिए प्रदर्शन लिंकड टैरिफ को अधिसूचित करने के लिए प्रस्ताव पर विचार नहीं किया जाएगा और परिचालक आगामी वित्तीय वर्ष के लिए केवल लागू अनुक्रमित संदर्भ टैरिफ पाने का हकदार होगा।

10.5. सीएचपीटी की राय पर विचार करने के बाद, अगर यह प्राधिकरण संतुष्ट होता है कि समझौते में शामिल रूप में प्रदर्शन के मानकों को हासिल किया गया है तो यह आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से प्रभावी होने के लिए 15 मार्च को प्रदर्शन से जुड़े रियायती टैरिफ के बारे में सूचित करेगा।

10.6. प्रदर्शन लिंकड टैरिफ के लिए प्रस्ताव पर विचार करते समय यह प्राधिकरण प्रदर्शन मानकों और संचालक द्वारा इसके पालन पर गौर करेगा। यह प्राधिकरण प्रदर्शन से जुड़े टैरिफ प्रस्ताव की स्वीकृति या अस्वीकृति का फैसला परिचालक द्वारा प्रदर्शन के मानकों की उपलब्धि करने या अन्यथा के आधार पर करेगा। अनुक्रमित संदर्भ टैरिफ और प्रदर्शन लिंकड टैरिफ का निर्धारण करने में 2013 के टैरिफ के दिशा निर्देशों से जुड़े परिशिष्ट में दिखाए गए चित्रण का पालन किया जाएगा।

10.7. परिचालन के तीसरे वर्ष से, बीओओ ऑपरेटर के प्रदर्शन से जुड़े टैरिफ प्रस्ताव को इस प्राधिकरण द्वारा स्वतः रूप से स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा प्रमाणित रूप में पिछले 12 महीनों की अवधि में प्रदर्शन मानकों की प्राप्ति के आधार पर अधिसूचित किया जाएगा। बीओओ ऑपरेटर, तीसरे वर्ष से प्रदर्शन से जुड़े टैरिफ के लिए, स्वतंत्र इंजीनियर से उपलब्धि प्रमाण पत्र के साथ 1 मार्च तक प्रस्ताव प्रस्तुत करेंगे और यह प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी होने के लिए प्रदर्शन से जुड़े टैरिफ के बारे में 20 मार्च तक सूचित करेगा।

10.8. 2013 के संशोधित दिशा निर्देशों के खंड 6.2 में निर्धारित अनुसार, किसी भी उपयोगकर्ता को इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित रूप में बीओओ ऑपरेटर द्वारा प्रदर्शन के मानकों की गैर-उपलब्धि के बारे में कोई शिकायत होने की स्थिति में, वह इस प्राधिकरण एक प्रतिनिधित्व कर सकता है, जो इसके बाद प्रतिनिधित्व की जांच करेगा और सीएचपीटी को अपने निष्कर्ष की जानकारी देगा। सीएचपीटी संबंधित रियायती समझौते के प्रावधानों के अनुसार निष्कर्ष पर आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।

10.9 संशोधित 2013 के दिशा-निर्देशों के खंड 6.3.1 के अनुबंध के रूप में, रियायत समझौते पर हस्ताक्षर किए जाने के 15 (पन्द्रह) दिनों के भीतर संबंधित ऑपरेटर रियायत समझौते को इस प्राधिकरण को अग्रेषित करेगा, जो इसे अपनी वेबसाइट पर ग्राह्य करेगा।

10.10 संशोधित 2013 के दिशा-निर्देशों के खंड 6.3.2 के अनुबंध के रूप में, बीओओ ऑपरेटर कार्गो यातायात, जहाज बर्थ दिन उत्पादन के साथ ही साथ प्रत्येक बर्थ के लिए प्रशुल्क पर इस प्राधिकरण को त्रैमासिक रिपोर्ट को प्रस्तुत करेगा। त्रैमासिक रिपोर्ट प्रत्येक तिमाही समाप्त होने पर एक महीने के भीतर बीओओ ऑपरेटर द्वारा प्रस्तुत किया जाएगा। उन्हें इस प्राधिकरण द्वारा माँगी गई कोई अन्य जानकारी भी समय-समय पर प्रस्तुत करनी होगी।

10.11 संशोधित 2013 के दिशा-निर्देशों के खंड 6.3.3 के अनुबंध के रूप में, यह प्राधिकरण बीओओ ऑपरेटर से प्राप्त हर तरह की जानकारी अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण व्यावसायिक रूप से संवेदनशील कुछ डाटा/सूचना प्रकाशित ना करने के बारे में बीओओ ऑपरेटर के अनुरोध पर विचार करेगा। ऐसे अनुरोध प्रश्न में डेटा/सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता से संबंधित विस्तृत औचित्य तथा प्रकाशन से उनके राजस्व/प्रचालन पर होने वाले संभावित प्रतिकूल प्रभाव के साथ किए जाने चाहिए। इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।

टी. एस. बालसुब्रमण्यम, सदस्य (वित्त)

[ विज्ञापन III/4/असाधारण/143/2014 ]

### परिशिष्ट-1

**चैन्नई पत्तन न्यास में पीपीपी मोड द्वारा हार्बर मोबाईल क्रेनों की आपूर्ति, अनुरक्षण और प्रचालन हेतु संदर्भ प्रशुल्क का निर्धारण**

Sr. No.	विवरण	सीएचपीटी द्वारा अपने दिनांक 17.06.2014 के पत्र द्वारा प्रस्तुत अनुमान			टीएमपी द्वारा विचार किए गए अनुमान		
		शुष्क बल्क कार्गो	स्टील व बैग्ड कार्गो	अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	शुष्क बल्क कार्गो	स्टील व बैग्ड कार्गो	अन्य ब्रेक बल्क कार्गो
I	<b>इष्टतम क्षमता</b>						
(i)	कार्गो का शेयर	68.00%	16.00%	16.00%	68.00%	16.00%	16.00%
(ii)	100% की उपयोगिता दर पर प्रतिदिन प्रति एचएमसी संचालन दर	12500	6000	3750	12500	6000	3750
(iii)	100% की उपयोगिता दर पर प्रतिदिन प्रति एचएमसी संचालन दर	744	357	223	744	357	223
(iv)	एक वर्ष में कार्यकारी घंटे	4000	4000	4000	4000	4000	4000
(v)	विचार की गई एचएमसी की संख्या	2	2	2	2	2	2
(vi)	वैयक्तिक क्षमता (i x iii x iv x v)	4047360	456960	285440	4047360	456960	285440
	<b>वार्षिक संचालन क्षमता (टन में)</b>	4789760			4789760		
	<b>वार्षिक संचालन क्षमता (मिलियन टन में)</b>	4.790			4.790		

II	पूँजीगत लागत				
		कुल पूँजी लागत	शुष्क बल्क कार्गो को आबंटित (68%)	स्टील व बैरड कार्गो और अन्य अन्य ब्रेक बल्क कार्गो को आबंटित (32%)	कुल पूँजी लागत
	हार्बर मोबाईल क्रेन (100टी) – संख्या 2	5688	3868	1820	5907.94
	आकस्मिकता (ईएलएल और एफसी थंगम को छोड़कर उपकरण की लागत का 5% )	284	196	88	295.40
	विविध लागत (पूर्ण पूँजीगत लागत का 5% )	284	196	88	295.40
	कुल	6257	4261	1997	6498.73
III	प्रचालन लागत				
		कुल प्रचालन लागत	शुष्क बल्क कार्गो को आबंटित (68%)	स्टील व बैरड कार्गो और अन्य अन्य ब्रेक बल्क कार्गो को आबंटित (32%)	कुल प्रचालन लागत
	ईंधन लागत				
	- हार्बर मोबाईल क्रेन	342	232	109	342.27
	(सीएचपीटी- 70 लीटर प्रति क्रेन प्रति घंटा * 4000 घंटे * रुपए 61 प्रति लीटर * 2 क्रेन) (टीएएमपी - 70 लीटर प्रति क्रेन प्रति घंटे * 4000 घंटे * रुपए 61.12 प्रति लीटर * 2 क्रेन)				
	(अनुरक्षण लागत पूँजीगत लागत का 5% )	313	213	100	324.94
	बीमा लागत (पूँजीगत लागत का 1% )	63	43	20	64.99
	मूल्हास (उपकरण की लागत का 10% )	626	426	200	649.87
	लाईसेंस शुल्क	7	5	2	6.24
	(शुष्क बल्क - 759 स्कवायर मीटर* 47.26 प्रति स्कवायर मीटर प्रति माह * 12 माह) (स्टील और अन्य ब्रेक बल्क- 341 स्कवायर मीटर * * 47.26 प्रति स्कवायर मीटर प्रति माह * 12 माह)				
	अन्य खर्चे (पूँजीगत लागत का 5% )	313	213	100	324.94
	कुल	1663	1132	531	1713.24
IV	वार्षिक राजस्व आवश्यकता (एआरआर)				
		कुल	शुष्क बल्क कार्गो	स्टील व बैरड कार्गो और अन्य अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	कुल
	प्रचालन लागत	1663	1132	531	1713.24

	- नियोजित पूंजी पर आय @ 16%	1001	681	320	1039.80		
	<b>कुल</b>	2664	1813	851	2753.04		
V	<b>वार्षिक राजस्व आवश्यकता का प्रभाजन</b>						
	- कार्गो संचालन प्रभार (98%)	2611	1777	834	2697.98		
	- विविध प्रभार (2%)	53	36	17	55.06		
	<b>कुल</b>	2664	1813	851	2753.04		
		<b>शुष्क बल्क कार्गो</b>	<b>स्टील व बैग्ड कार्गो</b>	<b>अन्य अन्य ब्रेक बल्क कार्गो</b>	<b>शुष्क बल्क कार्गो</b>	<b>स्टील व बैग्ड कार्गो</b>	<b>अन्य अन्य ब्रेक बल्क कार्गो</b>
VI	<b>प्रति टन कार्गो संचालन दरें</b>						
	- विदेशी कार्गो	45.26	94.19	150.43	46.84	97.58	156.12
	- तटीय कार्गो	27.16	56.52	90.26	28.10	58.55	93.67
VII	<b>विदेशी कार्गो के लिए प्रति टन विविध प्रभार</b>						
	- विदेशी कार्गो	0.92	1.92	3.07	0.96	1.99	3.19
	- तटीय कार्गो	0.55	1.15	1.84	0.57	1.19	1.91

**अनुबंध-II****चैन्नई पत्तन न्यास**

**चैन्नई पत्तन न्यास की बर्थ संख्या डब्ल्यूक्यू I, II, III व IV और मध्य बर्थ एसक्यू I व II, जेडी I व III और जेडी V पर हार्बर मोबाईल क्रेनों के प्रचालन हेतु संदर्भ प्रशुल्क सारणी**

**परिभाषाएं**

- तटीय जलयान** का अर्थ है कोई जलयान जो भारत में किसी पत्तन या स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन या स्थान के बीच व्यापार में अनन्य रूप से नियोजित है तथा जिसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है।
- विदेशी जलयान** का अर्थ है तटीय जलयान के अलावा कोई अन्य जलयान।
- दिन** के प्रातः 6 बजे से शुरू होकर अगले दिन के प्रातः 6 बजे तक है।
- “एचएमसी”** का तात्पर्य परियोजना हेतु बीओओ द्वारा आपूर्ति की गई हार्बर मोबाईल क्रेन है।

**1.2 सामान्य निबंधन और शर्तें**

- (क) फूड के अलावा सभी तटीय कार्गो के लिए कार्गो संबंधित प्रभार पीओएल, लोह अयस्क, लोह पैलेट्स और थर्मल कोयले सहित, सामान्य कार्गो संबंधी प्रभारों से 60 प्रतिशत अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ख) कार्गो संबंधी प्रभारों के मामले में, जलयान तट स्थानांतरण हेतु रियायती दरें सभी संगत प्रभारों पर लगाए जाने चाहिए।
- (ग) भारतीय पत्तन “क” पर पहुंचने वाले और बाद में भारतीय पत्तन ‘ख’ में स्थानांतरित करने वाले विदेशी पत्तन के कार्गो पर इसकी तटीय यात्रा हेतु संगत रियायती प्रभार लगाए जाएंगे। अन्य शब्दों में,



- (घ) तटीय कार्गो जलयानों हेतु प्रभार भारतीय रुपए में कथित होंगे और लिए जाएंगे।
- (ii) विलंबित भुगतानों/रिफंडों पर ब्याज:
- (क) प्रयोक्ता दरों के इस मापक्रम के अंतर्गत विलंबित भुगतानों के लिए दांडिक ब्याज का भुगतान करेगा। इसी प्रकार एचएमसी प्रचालक विलंबित वापसियों पर दांडिक ब्याज का भुगतान करेगा।
- (ख) दांडिक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक (एसबीआई) की प्रधान अग्रणी दर से 2 प्रतिशत ऊपर होगी।
- (ग) धनराशि की वापसी पर विलंब की गणना केवल सेवाओं के पूर्ण होने की तारीख से 20 दिन पश्चात अथवा प्रयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत किए जाने, जो भी बाद में हो, से की जाएगी।
- (घ) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब की गणना केवल प्रचालक द्वारा बिल प्रस्तुत किए जाने की तारीख से 10 दिन के पश्चात की जाएगी। तथापि, यह प्रावधान ऐसे मामलों में लागू नहीं होगा जहां भुगतान सेवाएं प्राप्त करने/पत्तन न्यास की संपत्तियों का प्रयोग करने से पूर्व किया जाना है, जैसाकि महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 में निर्धारित किया गया है और/अथवा जहां इन दरों के मापक्रम में एक शर्त के रूप में प्रभारों का भुगतान अग्रिम में किया जाना विनिर्दिष्ट है।
- (iii) आकलित किए गए सभी प्रभार प्रत्येक बिल के सकल योग पर आगामी उच्चतर रुपए तक पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (iv) वापसी के किसी भी दावे पर तभी विचार किया जाएगा यदि वापसनीय राशि रुपए तक पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (v) (क) इस मानदरों में निर्धारित दरें उच्चतम दरें अधिकतम स्तर पर हैं, इसी प्रकार कटौती और छूट जमीनी स्तर पर हैं। एचएमसी प्रचालक यदि चाहे तो निम्न दरें ले सकता है और/अथवा अधिक छूट अनुमत कर सकता है।
- (ख) एचएमसी प्रचालन यदि चाहे तो मान दरों में निर्धारित दरों की अनुप्रयोगता को शासित करने वाली निर्धारित शर्तों का पुनर्गठन कर सकता है, यदि ऐसे पुनर्गठन से प्रयोक्ता को प्रति यूनिट दर में राहत मिले और मानदरों में निर्धारित यूनिट दरें अधिकतम स्तर से न बढ़ें।
- (ग) बशर्ते कि एचएमसी प्रचालक जनता को ऐसी निचली दरें और/अथवा ऐसी दरों की अनुप्रयोगता को शासित करने वाली शर्तों को अधिसूचित करेगा और ऐसी निचली दरों में किसी परिवर्तन और/अथवा ऐसी दरों की अनुप्रयोगिता को शासित करने वाली शर्तों को जनता को अधिसूचित करता रहेगा बशर्ते कि नई निर्धारित दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होगी।
- (vi) बीओओ प्रचालन की वजह से न्यायसंगत विलंब के परे प्रयोक्ता को विलंब हेतु प्रभार नहीं देने होंगे। यदि जलपान खराबी के कारण अथवा एमएमसी के बीओओ प्रचालक की अनपलब्धता अथवा बीओओ प्रचालक की वजह से खड़ा रहता है तो बीओओ प्रचालक चैन्नई पत्तन न्यास को देय बर्थ किराए के समकक्ष छूट (चैन्नई पत्तन न्यास की वर्तमान मानदरों के अनुसार) जलयान के खड़े रहने की अवधि के दौरान उपार्जित छूट दे सकता है।

## 2. 100 टन हार्बर मोबाईल क्रेन के प्रयोगार्थ संचालन प्रभार

(प्रति टन रुपये में)

क्र.सं.	कार्गो किस्म	विदेशी	तटीय
1	शुष्क बल्क कार्गो (उर्वरक सहित)	46.84	28.10
2	स्टील और अन्य बैग्ड कार्गो	97.58	58.55
3	अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	156.12	93.67

**टिप्पणी:** शुष्क बल्क कार्गो, स्टील और बैग्ड कार्गो और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के संबंध में प्रति टन संचालन प्रभार जलयान से समुद्रतट ग्रेब और विलोयतः प्रयुक्त के संबंध में संचालन तक कार्गो के लिए है।

### 3. 100 टन हार्बर मोबाईल क्रेन के प्रयोगार्थ विविध संचालन प्रभार

(प्रति टन रुपए में)

क्र.सं.	कार्गो किस्म	विदेशी	तटीय
1	शुष्क बल्क कार्गो (उर्वरक सहित)	0.96	0.57
2	स्टील और अन्य बैग्ड कार्गो	1.99	1.19
3	अन्य ब्रेक बल्क कार्गो	3.19	1.91

**टिप्पणी:** शुष्क बल्क कार्गो, स्टील और बैग्ड कार्गो और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के संबंध में प्रति टन विविध संचालन प्रभार कार्गो के जलयान में स्थानांतरण के संबंध में है।

### 4. उपरोक्त अनुसूची (2) की सामान्य टिप्पणी

प्रशुल्क कैप को मुद्रस्फीति से सूचकांक किया जाएगा किंतु संगत वर्ष की 1 जनवरी 2014 और संगत वर्ष की 1 जनवरी के बीच होने वाले थोक मूल्य सूचकांक में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक ही। प्रशुल्क कैप का स्वतः समायोजन प्रतिवर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क कैप संगत वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष की 31 मार्च से प्रभावी होंगी।

### अनुबंध-III

**निर्माण, स्वामित्व और प्रचालन (बीओओ) आधार पर पीपीपी मोड के अंतर्गत चैन्नई पत्तन में हार्बर मोबाईल क्रेनों की आपूर्ति, अनुरक्षण और प्रचालन हेतु परियोजना के लिए निष्पादन मानक**

#### निष्पादन मानक

छुटग्राही कार्गो के प्रतिदिन (वास्तविक कार्यकारी 24 घंटे) प्रति हार्बर मोबाईल क्रेन (एमएमसी) अथवा वास्तविक कार्यकारी अनुपातिक घंटों की टनेज निम्नानुसार है।

#### क. शुष्क बल्क कार्गो के लिए

12500 मीट्रिक टन (औसतन) प्रतिदिन प्रति एचएमसी अथवा समकक्ष क्रेन

#### ख. स्टील और बैग्ड कार्गो के लिए

स्टील और बैग्ड कार्गो- 6000 मीट्रिक टन (औसतन) प्रतिघंटा प्रति एचएमसी अथवा समकक्ष क्रेन

#### ग. ब्रेक बल्क कार्गो के लिए

अन्य-3750 मीट्रिक टन (औसतन) प्रतिघंटा प्रति एचएमसी

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

### NOTIFICATION

Mumbai, the 23rd July 2014

**No. TAMP/20/2014-CHPT.**— In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Chennai Port Trust (CHPT) for notification of Reference Tariff for supply, maintenance and operation of Harbour Mobile Cranes at Berth Nos. WQ-I, II, III & IV and Center Berth, SQ-I & II JD-I & III and JD-V at Chennai Port Trust (CHPT) under Revised Guidelines for Determination of Tariff for Port Projects at Major Ports, 2013, which were notified vide Notification No. TAMP/18/2013-Misc. dated 30 September 2013 in the Gazette of India vide Gazette No. 254 as in the Order appended hereto.

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**  
**Case No. TAMP/20/2014-CHPT**

Chennai Port Trust

-----

Applicant

**QUORUM:**

- (i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)  
(ii) Shri C.B. Singh, Member (Economic)

**ORDER**

(Passed on this 30<sup>th</sup> day of June, 2014)

This case relates to a proposal received from the Chennai Port Trust for notification of Reference Tariff for supply, maintenance and operation of Harbour Mobile Cranes at Berth Nos.WQ-I, II, III & IV and Center Berth, SQ-I & II, JD-I & III and JD-V at Chennai Port Trust (CHPT).

2.1. The main points made by the CHPT in its proposal dated 30 April, 2014 for notification of Reference Tariff for the Harbour Mobile Cranes (HMCs) at the CHPT under the tariff guidelines of 2013 are summarised below:

- (i) The project is proposed to be awarded for procurement of Mobile Harbour Cranes at Chennai Port through agreement.
- (ii) Cargo to be handled at the facility

The cargo to be handled includes dry bulk cargo (including fertilizers), steel and bagged cargo and break bulk cargo. The different cargoes categorized as dry bulk include lime stone, dolomite, barites, gypsum, food grains such as wheat handled in bulk, etc. These would be handled using a hopper. The graph reported in the proposal shows that the current levels of the above cargo types handled and the projection based on the most likely scenario made by the technical consultant for the years starting from financial year 2016 to financial year 2024. The cargo projected at the berths for the year 2015-16 is 10.8 million tonnes and 16.33 million tonnes for 2023-24.

- (iii) Berths to be provided for cargo handling

The port is of the view that the equipment profile needs to be determined by the load bearing capacity at these berths. At Chennai port, the load bearing capacity varies from 3 t/sqm to 6 t/sqm. However, the equipment available in the market are with a uniform quay load of 2 t/sqm. Hence, the port is of the view that the profile of the cranes is unlikely to be impacted by the load bearing capacity of the berths. The following table provides the brief details regarding the load bearing capacity at these berths.

Berth	Load bearing capacity in tons/sqm
WQ I, II, III & IV & CB	6 t/sqm
SQ I & II	3 t/sqm
JD I & III	5 t/sqm
JD V	3 t/sqm

The outreach capacity of the cranes is determined by the capacities of the vessel. The range of vessel sizes handled by the port in the year 2012-13 is given below :

Berth group	DWT of the vessel					
	Upto 10,000	10,001 to 20,000	20,001 to 30,000	30,001 to 40,000	40,001 to 50,000	50,001 to 80,000
WQ I to IV & CB	138	171	79	14	9	4
SQ I & II and JD west berths	45	96	25	24	21	42

(iv). Proposed scope of work and equipment to be provided by the developer

- (a). The Operator will handle the dry bulk cargo, steel and bagged cargo and other break bulk cargo. Based on the cargo projection, the number of Mobile harbour cranes (MHC) required for the project is two each with 100 ton capacity to perform operation between ship to shore and vice versa.
- (b). These equipment will be maintained as a common pool deployable at West quay berths and at South Quay and Jawahar Dock berths based on the requirements. The technical specifications for the equipment are as follows:

(i)	<b>Technical specifications :</b>	
	Lifting Capacity	Upper limit 100 Tons and lower limit 34 Tons.
	Max. Out-reach	Not less than 32 mtrs. and not more than 48 mtrs.
	Minimum Out-reach	Not less than 11 mtrs and not more than 12 mtrs.
	Tower cab height (Operator eye level)	Not less than 21 mtrs.
	Handling compatibility	Dry bulk, steel, bagged and other break bulk cargo
	Working speeds	Hoisting/ lowering : 0 to 60 mtrs/min Slewing : 0 to 1.5 rpm Luffing : 0 to 40 mtrs/min Travelling : 0 to 5 kmph
(ii)	<b>Design of the equipment</b>	The self-propelled Rubber Tyred Mobile Harbour Crane with crane control and crane management system (Integrated monitoring system) shall be designed and built to incorporate the latest technological features in "large crane" engineering using most advanced CAD/CAE design, engineering and calculation technology. The design shall be as per the relevant standards, to suit the local site conditions and to meet the requirement likely to occur in actual operations for the following: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bulk handling by grab</li> <li>• Handling of heavy items like project cargo</li> </ul>

- (v). For the purpose of cargo handling, the CHPT has proposed two Harbour Mobile Crane with Grab.

(vi). **Optimal Capacity:**

- (a). The guidelines for upfront tariff determination for multipurpose berth issued in the year 2008 suggest that the capacity be divided between the different types of cargo as the efficiency of the crane is different for different types of cargo. Under this proposal, it has been assumed that the capacity of the crane is the capacity of the overall system. However, the operating efficiency is considered equal for loading and unloading operation. The computation of optimal capacity of the system is given below:
- (b). The following table shows the computation of optimal capacity of the system:

Cargo Types	Cargo Share (in %)	Handling Rate or Shipday output (Tonnes/day) - Assumed at 70% efficiency	Handling Rate in tonnes per hour at 100% efficiency - Handling Rate/24 hours/70%	Normative working hours per annum - TAMP Guidelines	No of Cranes deplo-yable	Allocated Capacity (Tonnes)
(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	[(ii) x (iv) x (v) x (vi)]
Dry Bulk (Including Food Grains and Fertilizer)	69%	12500	744	4000	2	4,106,880
Steel and Bagged Cargo	14%	6000	357	4000	2	399,840
Other Break Bulk	17%	3750	223	4000	2	303,280
						4,810,000

The values for cargo share have been assumed based on the percentage share of these cargoes handled at Chennai Port during the year 2012-13. An extract from the feasibility report containing the cargo handled for the year 2012-13 is shown in the table given below. It may be observed that the percentage share of cargoes is the same as that used in the above table.

**Type of cargoes handled in 2012-13 at Chennai Port**

Cargo type	Traffic for 2012-13	Traffic share
Dry Bulk and Fertilizer	62,43,000	69%
Iron and Steel	12,92,000	14%
Other Bulk cargoes	14,71,000	17%
<b>Total</b>	<b>90,06,000</b>	<b>100%</b>

The handling rate considered for a MHC for handling each of the types of cargo is as approved by TAMP in case of the tariff order for “Upgradation of Mechanical handling infrastructure in Tuticorin Port” vide notification no. G-201 dated 12th August 2012. A similar methodology was considered appropriate for this project as well. TAMP had considered a norm of 4000 working hours per annum. Hence, these daily capacities at 70% handling efficiency were converted to hourly handling rate at 100% efficiency levels. The reduction in efficiency levels is subsequently factored in while considering overall capacity at only 4000 working hours per annum. Based on these calculations, the overall capacity of the system is calculated as 4.810 million tonnes. The same has been shown in the table above.

(vii) **Capital cost :**

The capital cost for the project based on current estimates and prevailing rates is given below:

Capital Cost	₹ in Lakh
Harbour Mobile Cranes (100T) – 2 nos.	5,164
Contingency	258
Misc. Cost	258
<b>Total</b>	<b>5,680</b>

Miscellaneous cost of 5% and Contingency cost of 5% has been assumed as per TAMP guidelines.

(viii) **Operating cost:**

- (a). The operating costs for the project has been worked out on the basis of TAMP guidelines wherever possible. For instance, the fuel requirement for MHC has been assumed based on a norm of 70 litres per hour per 100 ton MHC. This normative value was approved by TAMP in case of the tariff order for Tuticorin Port referred to earlier.
- (b). With respect to expenditure on heads such as maintenance, insurance and general expenses, the norms suggested by TAMP have been assumed. For the purpose of depreciation, the TAMP guidelines suggest that the provisions of Companies Act be considered. The provisions as per the Companies Act 2013 (ref Schedule II of section 123) suggest that the useful life of heavy lift equipments be considered as 20 years. This translates to a depreciation rate of 5% per annum. However, the Act also suggests that the depreciation rate be increased by 100% of existing rate in case of a three shift operation. This would mean that the depreciation rate of 5% gets doubled to 10%. For the purpose of depreciation, a value of 10% of capital cost has been assumed.
- (c). The operating cost considered for the purpose of this proposal is given below:

**Dry bulk cargo (including fertilizer)**

Operating Cost	Norm	No. of equipments	Working hours per annum	Unit Rate (₹)	Total Cost - Working	Total Cost (₹ Lakh)
Fuel – for 2 MHC	70 litres/ hour/crane	2 (2 cranes with allocated capacity of 69%)	4000	59	70 litres per hour per crane x 2 cranes x ₹ 59 per litre x 4000 hours per annum x 69%	227
Maintenance	5% of Allocated Capital Cost				5% x 3919 lakh	196
Insurance	1% of Allocated Capital Cost				1% x 3919 lakh	39
Depreciation	10% of Allocated Capital Cost				10% x 3919 lakh	392
License Fee	₹4726 per 100 sq.m. per month				4726 x 759/100 x 12	5
Other expenses					5% x 3919 lakh	196
<b>Total Operating Cost</b>						<b>1055</b>

**Steel, bagged and other break bulk cargo**

Operating Cost	Norm	No. of equipments	Working hours per annum	Unit Rate (₹)	Total Cost - Working	Total Cost (₹ Lakh)
Fuel - for 2 MHC	70 litres/ hour/crane	2 (2 cranes with allocated capacity of 31%)	4000	59	70 litres per hour per crane x 2 cranes x ₹59 per litre x 4000 hours per annum x 31%	102
Maintenance	5% of Allocated Capital Cost				5% x 1761 lakh	88
Insurance	1% of Allocated Capital Cost				1% x 1761 lakh	18
Depreciation	10% of Allocated Capital Cost				10% x 1761 lakh	176
License Fee	₹4726 per 100 sq.m per month or part thereof				4726 x 341 sq.m./100 x 12	2
Other expenses					5% x 1761 lakh	88
<b>Total Operating Cost</b>						<b>474</b>

(ix) The Annual Revenue Requirement has been estimated as follows:

Sl. No.	Particulars	Dry bulk cargo (including fertilizer) ₹ Lakh	Steel, bagged and other break bulk cargo (₹ Lakh)
1	Total Operating Cost	1055	474
2	16% ROCE	627	282
	Annual Revenue Requirement	1682	756

(x) The segregation of annual revenue requirement is given below:

Tariff Group	% share	Annual Revenue Requirement (₹ lakh) For dry bulk cargo	Annual Revenue Requirement (₹ Lakh) For steel, bagged and other break bulk cargo (₹ Lakh)
Cargo handling charges	98%	1648	741
Miscellaneous Charges	2%	34	15
Total		1682	756

(xi) The rates proposed by the CHPT are as follows:

(a) **Dry Bulk Cargo**

Dry Bulk (Including Fertilizer)	Description of Services	Foreign (₹ per tonne)	Coastal (₹ per tonne)
Handling Charges	Handling of cargo from ship to shore using grab, loading and vice versa	43.63	26.18
Miscellaneous charges	Shifting of cargo within the vessel if necessary	0.89	0.53

(b) **Steel and Bagged Cargo**

Steel and Bagged Cargo	Description of Services	Foreign (₹ per tonne)	Coastal (₹ per tonne)
Handling Charges	Handling of cargo from ship to shore using crane and vice versa	90.85	54.51
Miscellaneous charges	On shore handling of cargo	1.85	1.11

## (c) Other break bulk cargo

Other Break Bulk	Description of Services	Foreign (₹ per tonne)	Coastal (₹ per tonne)
Handling Charges	Handling of cargo from ship to shore using crane and vice versa	145.77	87.46
Miscellaneous charges	On shore handling of cargo and carriage to storage area in times of emergency	2.97	1.78

2.2. Thereafter, at our request, the CHPT under cover of its letter dated 05 May, 2014 (**Page No. 150-227/c**) has furnished the Feasibility Report.

3. As part of consultative process prescribed, a copy of the CHPT proposal was forwarded to the relevant stakeholders. The comments received from the relevant stakeholders were made available to the CHPT as feedback information. The CHPT has responded to the comments of the stakeholders.

4. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the CHPT was requested to furnish additional information/clarifications on some issues vide our letter dated 19 May, 2014 (**Page Nos.250-253/c**). After a reminder, the CHPT has responded vide its email dated 17 June, 2014 (**Page Nos. 376-380/c**). The queries raised by us and the response of CHPT thereon are tabulated below :

Sl. No.	Queries raised by us	Response of CHPT																					
I.	<p><b>General:</b></p> <p>The proposal of the CHPT filed under cover of its letter No.MEE/M1/024/2014/DY. CME(R&amp;D) dated 30 April, 2014 is for supply, operation and maintenance of Harbour Mobile Cranes at the berths of CHPT. However, the Feasibility Report furnished by CHPT under cover of its letter No.MEE/M1/024/2014/DY. CME(R&amp;D) dated 5 May, 2014 is for supply and operation of other cargo handling equipments, apart from Harbour Mobile Cranes. Therefore, the relevance of the Feasibility Report to the proposal filed by CHPT to be explained. The Feasibility Report relevant for the proposal filed by CHPT to be furnished.</p>	<p>To reduce the total project duration, the Feasibility report prepared for PPP Project was taken as it is, except the requirement of MHC as per <b>Section 5</b> &amp; Equipment deployment under <b>Section 6</b>.</p> <p>Based on the throughput for the year 2012-13 and 2013-14 and to get more participation from the Developers, the MHC requirements was assessed as Two Nos. Depending upon the increase in Cargo, the Developers can deploy more Crane as per the Tender Provision. Hence, the Feasibility Report submitted holds good for this Project also.</p>																					
II.	<p><b>Optimal Capacity:</b></p> <p>The CHPT has stated to have relied upon the cargo mix of Dry bulk &amp; Fertiliser, Iron &amp; Steel and Other Bulk Cargo at 69%, 14% and 17% respectively, based on the cargo mix that prevailed during the year 2012-13. In this regard, the CHPT to consider the cargo mix that prevailed during the immediate previous year viz., 2013-14, as it may reflect a fair picture of the cargo mix at CHPT.</p>	<p>As suggested by TAMP, based on the Cargo Mix for the year 2013-14, the Tariff proposal is being revised and submitted.</p> <p>(The details of the cargo handled during the year 2013-14, as furnished by the CHPT is as follows:</p> <table><tr><th>No.</th><th>Type of Cargo</th><th>Quantity handled</th><th>Cargo share in %</th></tr><tr><td>1</td><td>Dry Bulk (including Fertilisers)</td><td>5966</td><td>68%</td></tr><tr><td>2</td><td>Steel &amp; Bagged Cargo</td><td>1411</td><td>16%</td></tr><tr><td>3</td><td>Other Break Bulk</td><td>1347</td><td>16%</td></tr><tr><td></td><td>Total</td><td>8724</td><td></td></tr></table>	No.	Type of Cargo	Quantity handled	Cargo share in %	1	Dry Bulk (including Fertilisers)	5966	68%	2	Steel & Bagged Cargo	1411	16%	3	Other Break Bulk	1347	16%		Total	8724		
No.	Type of Cargo	Quantity handled	Cargo share in %																				
1	Dry Bulk (including Fertilisers)	5966	68%																				
2	Steel & Bagged Cargo	1411	16%																				
3	Other Break Bulk	1347	16%																				
	Total	8724																					
III.	<p><b>Capital Cost:</b></p> <p>(i) The CHPT has considered the cost of HMC as considered in the Order no. TAMP/45/2013-CHPT dated 29 November, 2013. In this regard, it may be recalled that the CHPT in the proceedings relating to the said case had not furnished documentary evidence in support of the cost of HMC. Considering the passage of time from last Order, the CHPT to update the cost of HMC based on the prevailing market rate. The CHPT to furnish documentary evidence in support of the cost of the HMCs, so considered.</p>	<p>The Documentary evidence in support of the cost of MHC is furnished. In the previous calculation for capital cost the foreign exchange conversion was taken as ₹ 59 Euro. Now based on SBI exchange rate as on 02.06.2014 the rate was taken as ₹ 79.10. Accordingly the Tariff proposal is being revised and submitted.</p> <p>(The document furnished by the CHPT reflects the basic cost of HMC at 3158120 Euros, the duty component to the tune of 275000 Euros and cost of grabs to the tune of 175000 Euros. Considering the Euro exchange factor of ` 79.10 per Euro, the working furnished by the CHPT is sumamrised below:</p> <table><tr><td>Basic Cost</td><td>3158120</td><td>Euros</td></tr><tr><td>Duty</td><td>275000</td><td>Euros</td></tr><tr><td>Grabs</td><td>175000</td><td>Euros</td></tr><tr><td>Total Cost</td><td>3608120</td><td>Euros</td></tr><tr><td>Exchange rate</td><td>79.10</td><td>Rupees</td></tr><tr><td>Cost of 1 HMC</td><td>284413542</td><td>Rupees</td></tr><tr><td><b>Cost of 2 HMC</b></td><td><b>568827084</b></td><td><b>Rupees</b></td></tr></table> <p>In this connection, it is to state that considering the total cost at 3608120 Euros and the Exchange rate of ₹ 79.10 per Euro, as reported to have been considered by the CHPT, the cost of one no. of</p>	Basic Cost	3158120	Euros	Duty	275000	Euros	Grabs	175000	Euros	Total Cost	3608120	Euros	Exchange rate	79.10	Rupees	Cost of 1 HMC	284413542	Rupees	<b>Cost of 2 HMC</b>	<b>568827084</b>	<b>Rupees</b>
Basic Cost	3158120	Euros																					
Duty	275000	Euros																					
Grabs	175000	Euros																					
Total Cost	3608120	Euros																					
Exchange rate	79.10	Rupees																					
Cost of 1 HMC	284413542	Rupees																					
<b>Cost of 2 HMC</b>	<b>568827084</b>	<b>Rupees</b>																					

		HMC should work out at ₹ 28.54 crores and the cost of 2 no. of HMCs should work out to ₹ 57.08 crores. It appears that there is arithmetical error in arriving at the cost of HMCs.)																
(ii)	The CHPT to furnish workings to determine the cost of the said equipment as considered in its calculations. CHPT to clarify whether duty elements, if any, are considered in the calculation of the cost of the HMC.	The duty elements are also included in the Cost calculation of the MHC.																
(iii)	At page no.9 of the proposal, the description of the equipment is mentioned as HMC with Grab. Therefore, the CHPT to clarify whether the estimated cost of the HMC includes the cost of grab also. If not, the capital cost estimate to be modified suitably.	The cost of the MHC is inclusive of cost of Grab also.																
IV.	<b>Operating Costs:</b>																	
(i)	The CHPT has indicated the licence fee as ₹4726 per 100 sq.m. per month. In this regard, the CHPT to furnish the basis for considering the said rate by giving reference to its Scale of Rates and supported by necessary workings.	Developed land for parking of MHC is taken as 1,100 Sq. mt. The License fee for the area ₹ 4726 per 100 Sq. m. taken as Reference from the Scale of Rates of CHPT.																
(ii)	Further, in the licence fee calculation, the basis for considering an area of 759 sq. mtrs. and 341 sq. mtrs of land for dry bulk and steel, bagged & other dry cargo respectively to be explained.	For Cost allocation purpose the area of 1,100 Sq. m. is bifurcated as 748 Sq. m. land for Dry Bulk and 352 Sq. m. land for Steel bagged & Other Dry Cargo based on the Cargo share – 68% and 32% respectively.																
(iii)	Since the area occupied by the HMC may be same irrespective of the nature of cargo handled by it, the reason for not considering uniform area for handling both types of cargo to be explained.	For Cost allocation purpose, even though MHC handle same type of cargo, the land is not considered as uniform area.																
(V).	The basis for considering the share of foreign and coastal cargo at 80:20 to determine the per tonne handling rates and the miscellaneous rates to be explained.	<p>The Total Cargo handled in Chennai Port considered as 92% of cargo by Foreign Vessels and 08% as Coastal Vessels, based on the average of past three years.</p> <p>(The details of the percentage of foreign and coastal cargo as furnished by the CHPT are as follows:</p> <table><tr><th>No.</th><th>Year</th><th>Coastal</th><th>Foreign</th></tr><tr><td>1</td><td>2011-12</td><td>8%</td><td>92%</td></tr><tr><td>2</td><td>2012-13</td><td>8%</td><td>92%</td></tr><tr><td>3</td><td>2013-14</td><td>7%</td><td>93%</td></tr></table>	No.	Year	Coastal	Foreign	1	2011-12	8%	92%	2	2012-13	8%	92%	3	2013-14	7%	93%
No.	Year	Coastal	Foreign															
1	2011-12	8%	92%															
2	2012-13	8%	92%															
3	2013-14	7%	93%															
V.	<b>Scale of Rates:</b>																	
(i)	(a). The proposal of the CHPT states at Page no. 9 that the tariff for dry bulk cargo and cargo other than dry bulk cargo and fertiliser is proposed only for handling from ship to shore and vice versa. It is presumed in this regard that the operator would not be required to render services pertaining to shore handling operation for movement of cargo from shore to yard. This position to be confirmed.	As per Page No.9, the Tariff for Dry Bulk Cargo and Cargo other than Dry Bulk Cargo and Fertilizers is proposed only for handling from Ship to Shore and vice versa. It is also confirmed that the Operator would not render service for Shore handling operations for movement of Cargo from Shore to Yard.																
	(b). The arrangement envisaged and tariff thereof for movement of cargo to the designated storage yards in the import cycle and vice versa in the export cycle to be explained.	The movement of Cargo to the designed Storage Yards in the Import Cycle and vice versa in the export cycle shall be carried out by Stevedore Operators and not by MHC Operators.																
(ii)	If the operator is required to render the shore handling operation for movement of cargo from shore to yard, the CHPT to consider the capital cost and the operating cost of the relevant fleet of equipment to render the service and propose charges for rendering the service.	The MHC Operator is proposed to operate only for handling from Ship to Shore and vice versa. It is also confirmed that the Operator would not render service for Shore handling operations for movement of Cargo from Shore to Yard.																
(iii)	If the entire cargo of the facility is proposed to be handled by HMC for ship to shore operation only, the reason for allocating the capital cost and the operating cost in the ratio of 69:31 between dry bulk cargo and cargo other than dry bulk cargo and fertiliser to be explained. The productivity of the HMC to handle each type of cargo would be the determining factor to arrive at the per tonne handling rate for ship shore operation. Therefore, the relevance of the ratio of 69:31 considered in the calculation is not clear.	For Cost allocation purpose, the Capital cost and Operating cost were taken as 68:32 ratio based on the Cargo share of 68% of Dry Bulk, 16% of Iron & Steel and 16% of Break Bulk and others.																
(iv)	A suitable note to be prescribed in the tariff schedule clearly listing out the various services that would be rendered by the HMC operator in respect of the each of the cargo category.	The service to be rendered by MHC Operator is restricted to handling of all cargoes from Ship to Shore and vice versa.																
(v)	As per Clause 2.2 of the revised 2013 guidelines, the CHPT has proposed 'Performance standards'. In such a scenario, the reason to propose performance linked handling rates, as has been prescribed while fixing the hire charges for the use of HMC, in the Reference tariff schedule to be explained.	The Performance Standard has been taken based on the TAMP Guidelines as for (a) Dry Bulk – 12,500 MT per day per MHC, (b) Steel Bagged Cargo – 6,000 MT per day per MHC and (c) Break Bulk – 3750 MT per day per MHC.																
(vi)	The list of services covered by the levy of miscellaneous charges also to be prescribed.	The list of services covered by the levy of miscellaneous charges is the repairs and maintenance cost of MHC and other incidental expenditures.																
(vii)	The CHPT has proposed a General note to Schedule (2) that the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January, 2013 and 1st January of the relevant year. In this context, the CHPT to suitably modify the said note, as it would be updating the capital cost of HMC with reference to the market rate prevailing in the year 2014.	The note may be changed as suggested by TAMP as “the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in the Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 <sup>st</sup> January, 2014 and 1 <sup>st</sup> January of the relevant Year. Such automatic adjustment of Tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 <sup>st</sup> April of the relevant years to 31 <sup>st</sup> March of the following year.”																



5. A joint hearing on the case in reference was held with relevant stakeholders including a prospective bidder on 23 May, 2014 at the CHPT premises. The CHPT and the stakeholders present at the joint hearing made their submission on the proposal.

6. The CHPT vide its e-mail dated 17 June, 2014 has furnished a revised proposal. A comparative position between the initial proposal dated 30 April, 2014 and the revised proposal dated 17 June, 2014 is summarized below:

- (i) Consequent to the change in the cargo mix (i.e. considering the cargo mix of the year 2013-14 instead of the cargo mix of year 2012-13), there is a slight variation in the optimal capacity of the HMCs, as given below:

Proposal dated 30.04.2014							Proposal dated 17.06.2014						
Cargo Types	Cargo Share (in %)	Handling Rate or Shipday output (Tonnes/day) - Assumed at 70% efficiency	Handling Rate in tonnes per hour at 100% efficiency - Handling Rate/24 hours/70%	Normative working hours per annum - TAMP Guidelines	No of Cranes deployable	Allocated Capacity (Tonnes) - ((ii) x (iv) x (v) x (vi))	Cargo Types	Cargo Share (in %)	Handling Rate or Shipday output (Tonnes/day) - Assumed at 70% efficiency	Handling Rate in tonnes per hour at 100% efficiency - Handling Rate/24 hours/70%	Normative working hours per annum - TAMP Guidelines	No of Cranes deployable	Allocated Capacity (Tonnes) - ((ii) x (iv) x (v) x (vi))
(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)		(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	
Dry Bulk (Including Food Grains and Fertilizer)	69%	12500	744	4000	2	4,106,880	Dry Bulk (Including Food Grains and Fertilizer)	68%	12500	744	4000	2	4,047,360
Steel and Bagged Cargo	14%	6000	357	4000	2	3,99,840	Steel and Bagged Cargo	16%	6000	357	4000	2	456,960
Other Break Bulk	17%	3750	223	4000	2	3,03,280	Other Break Bulk	16%	3750	223	4000	2	285,440
						4,810,000							47,89,760

- (ii) In view of updation of the cost of the HMCs, the Capital Cost has also been revised as given below:

Proposal dated 30.04.2014		Proposal dated 17.06.2014	
Capital Cost	₹. Lakh	Capital Cost	₹ Lakh
Harbour Mobile Cranes (100T) – 2 nos	5,164	Harbour Mobile Cranes (100T) – 2 nos	5,689
Contingency	258	Contingency	284
Misc Cost	258	Misc Cost	284
Total	5,680	Total	6,257

- (iii) The above changes have led to change in the Annual Revenue Requirement, as given below:

Proposal dated 30.04.2014				Proposal dated 17.06.2014			
	Particulars	Dry bulk cargo (including fertilizer) ₹ Lakh	Steel, bagged and other break bulk cargo (₹ Lakh)		Particulars	Dry bulk cargo (including fertilizer) ₹ Lakh	Steel, bagged and other break bulk cargo (₹ Lakh)
1	Total Operating Cost	1055	474	1	Total Operating Cost	1132	531
2	16% ROCE	627	282	2	16% ROCE	681	320
	Annual Revenue Requirement	1682	756		Annual Revenue Requirement	1813	851

- (iv) The change in the per tonne handling rates and the Miscellaneous rates is as given below:

- (a) Dry Bulk cargo (Including Fertilizer)

Type of levy	Description of Services	Proposal dated 30.04.2014		Proposal dated 17.06.2014	
		Foreign (₹ Per tonne)	Coastal (₹ Per tonne)	Foreign (₹ Per tonne)	Coastal (₹ Per tonne)
Handling Charges	Handling of cargo from ship to shore using grab, loading and vice versa	43.63	26.18	45.26	27.16
Miscellaneous charges	Shifting of cargo within the vessel if necessary	0.89	0.53	0.92	0.55

## (b) Steel and Bagged Cargo

Type of levy	Description of Services	Proposal dated 30.04.2014		Proposal dated 17.06.2014	
		Foreign (₹ Per tonne)	Coastal (₹ Per tonne)	Foreign (₹ Per tonne)	Coastal (₹ Per tonne)
Handling Charges	Handling of cargo from ship to shore using grab, loading and vice versa	90.85	54.51	94.19	56.52
Miscellaneous charges	On shore handling of cargo	1.85	1.11	1.92	1.15

## (c). Tariff for handling Break Bulk Cargo

Type of levy	Description of Services	Proposal dated 30.04.2014		Proposal dated 17.06.2014	
		Foreign (₹ Per tonne)	Coastal (₹ Per tonne)	Foreign (₹ Per tonne)	Coastal (₹ Per tonne)
Handling Charges	Handling of cargo from ship to shore using grab, loading and vice versa	145.77	87.46	150.43	90.26
Miscellaneous charges	On shore handling of cargo and carriage to storage area in times of emergency.	2.97	1.78	3.07	1.84

7. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

8. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i) The Chennai Port Trust (CHPT) has reported to be in the process of disposing of ship and shore equipment due to obsolescence over the years, and in lieu, has decided to provide the requisite number of cranes through crane operators. In this connection, the CHPT has reported to go in for privatization of the cargo handling service, wherein the private operator is expected to supply, maintain and operate two nos. of 100 tonne Harbour Mobile Cranes (HMCs) with Grab as per the requirement of the port.
- (ii) The proposal of the CHPT is reported to be based on the Guidelines for upfront tariff fixation issued by the (then) Ministry of Shipping, Road Transport and Highways vide Notification No. TAMP/52/2007-Misc., dated 26 February, 2008.  
The tariff guidelines of 2008 for upfront tariff fixation prescribe norms/ guidelines for dedicated facilities such as coal, iron ore, container, liquid handling terminal and multipurpose cargo terminal. The guidelines of 2008 for upfront tariff fixation do not prescribe separate norms/ guidelines for operating Harbour Mobile Cranes for handling cargo as a standalone facility.  
The Feasibility Report and the information furnished by the port in its proposal state that the berths where the HMCs would be deployed are proposed to handle dry bulk cargo and break bulk cargo. Hence, the relevant norms prescribed for multipurpose cargo terminal in the upfront tariff guidelines of 2008 which cover handling of dry bulk cargo and break bulk cargo seem to be more relevant in this case. The CHPT has also, in general, adopted the norms / guidelines issued for a multipurpose cargo terminal for estimating the operating cost.
- (iii) The CHPT has filed its proposal on 30 April 2014. Subsequently, based on the information/ clarifications sought by us during the processing of the case and based on the decisions taken during the joint hearing held on 23 May 2014, the CHPT vide its e-mail dated 17 June 2014 has updated its proposal. The updation is seen to be only with reference to change in the cargo share (based on the actuals of 2013-14 instead of the actuals of 2012-13) and updation in the cost of the HMCs. The updated proposal of the CHPT dated 17 June 2014 along with the information/ clarification furnished by CHPT during the processing of the case in reference are considered in this analysis.

## (iv) Optimal Capacity:

- (a) By considering the percentage share of each type of cargo viz., Dry bulk & Fertiliser, Iron & Steel and Other Bulk Cargo and the handling rate of each of the above mentioned cargo based on deployment of HMCs, the CHPT has determined the optimal capacity of each of the cargo.
- (b) Consideration of cargo mix based on larger horizon of time period say three years would be representative of the cargo mix. However, during the fixation of reference tariff for a fleet of equipment in November 2013 for CHPT, the CHPT had considered the actual cargo mix for the year 2012-13 on the ground that the cargo mix during the three years viz., 2010-11 to 2012-13 has undergone a significant change. Based on the same logic, the CHPT has considered the cargo mix of Dry bulk & Fertiliser, Iron & Steel and Other Bulk Cargo at 68%, 16% and 16% respectively, reportedly based on the cargo mix that prevailed during the year 2013-14, which is considered in the analysis.
- (c) The CHPT has considered the handling rate of 12500 tonnes per day for dry bulk cargo, 6000 tonnes per day for steel and bagged cargo and 3750 tonnes per day in respect of Other Break Bulk cargo.

In this regard, it is relevant here to mention that the tariff guidelines of 2008 prescribe a norm for cargo handling at multipurpose berth at a rate of 10,000 tonnes per day for dry bulk cargo comprising food grains & fertilizer and coal, limestone, minerals etc., 4000 tonnes per day for steel & bagged cargo and 2500 tonnes per day for others with the deployment of 3 numbers of wharf cranes of 20 tonne capacity each.

Considering the higher handling capacity of HMC as compared to the aggregate capacity of the wharf cranes prescribed in the 2008 guidelines and in the absence of any other norms available, a 25% increase over the handling rate of 10,000 tonnes per day for dry bulk cargo and a 50% increase over the handling rate prescribed in the guidelines for steel and bagged cargo and other bulk cargo have been considered in the cases relating to fixation of hire charge of HMC at Paradip Port Trust (PPT), New Mangalore Port Trust (NMPT), Visakhapatnam Port Trust (VPT) and V.O Chidambaranar Port Trust (VOCPT). This results in an updated normative handling rate of 12500 tonnes in respect of dry bulk cargo, 6,000 tonnes per day for steel and bagged cargo and 3750 tonnes per day for other break bulk cargo.

Considering the position that the norm of 10000 tonnes in 2008 guidelines for multipurpose berth is prescribed for a vessel of parcel size of more than 30000 tonnes and since majority of the vessel profile projected by CHPT comprises of vessels with less than 30000 tonnes, the ALBA Asia Pvt. Ltd. (AAPL) has suggested to consider the weighted average of handling norm keeping in view the parcel size of vessels of more than 30000 tonnes and less than 30000 tonnes of parcel size.

In this connection, it is relevant here to mention that the norm of 10000 tonnes for a vessel of parcel size of 30000 tonnes and more in the upfront guidelines is for a multipurpose berth as a whole. Whereas, the tariff now being fixed is for use of HMC at CHPT on a standalone basis. Further, even in cases where hire charges of HMC has been fixed at other major port trusts as given above, the handling norm of 12500 tonnes per day per crane has been uniformly considered, irrespective of the parcel size of the vessels.

Thus, the position considered by the CHPT in its capacity calculation, is found to be in line with the approach adopted by this Authority in respect of the cases mentioned above.

- (d) The CHPT has considered 4000 working hours per annum based on normative level of working hours prescribed in the 2008 guidelines for estimating the power/ fuel cost for multipurpose cargo berth for this purpose. This position is also in line with the position maintained while fixing of hire charge of HMC at PPT, TPT, NMPT and VPT.
- (e) Based on the above position, the capacity based on the deployment of 2 no. of HMCs works out to 4047360 tonnes, 456960 tonnes and 285440 tonnes in respect of Dry bulk & Fertiliser, Iron & Steel and Other Bulk Cargo respectively, which aggregates to 4789760 tonnes of cargo per annum, as assessed by the CHPT.

## (v) The CHPT has allocated the capital cost and the operating cost relating to the HMC to dry bulk cargo and steel &amp; other break bulk cargo in the ratio of 68 : 32 (based on the cargo share).

In this connection, it is relevant here to mention that such an approach was considered in the Order of November 2013 while fixing Reference tariff for the fleet of equipment at CHPT. In that case, since the sequence of operations to be performed on the dry bulk cargo and steel & other break bulk cargo with the fleet of equipment was different for the different cargo, the tariff for different cargo was fixed based on the equipment used for providing different services incidental to handling of the said cargo at the port.

However, in the instant case, the entire cargo of the facility is proposed to be handled by HMC for ship to shore operation only. In such a scenario, the relevance of allocating the capital cost and the operating cost in the ratio of 68:32 between dry bulk cargo and cargo other than dry bulk cargo and

fertilizer is not clear. The CHPT has not pointedly clarified this position inspite of a specific query in this regard. Generally, productivity of the HMC to handle each type of cargo is considered as the determining factor to arrive at the per tonne handling rate for ship shore operation. Therefore, the approach adopted by the CHPT of apportionment of capital cost and operating cost, to finally arrive at the per tonne rates for various types of cargo, is not considered in this case.

(vi) Capital Costs :

- (a) The capital cost estimated by the CHPT is ₹ 6257 lakhs. This comprises of the cost of 2 nos. of 100 tonne Harbour Mobile Cranes at ₹ 5689 lakhs. The remaining amount is to cover Miscellaneous capital cost and contingency.
- (b) The documentary evidence furnished by the CHPT in support of the cost of the HMC reflects the basic cost of HMC at 3158120 Euros, the duty component to the tune of 275000 Euros and cost of grabs to the tune of 175000 Euros. Considering the Euro exchange factor of ₹ 79.10 per Euro, as reported to have been considered by the CHPT, the cost of one no. of HMC should work out at ₹ 28.54 crores and the cost of 2 no. of HMCs should work out to ₹ 57.08 crores. It appears that there is an arithmetical error in calculation of the cost of HMCs. Nevertheless, considering the updated exchange rate of ₹ 81.87 per Euro, prevailing at the time of finalization of the case in reference, the cost of 2 no. of HMCs is considered at ₹ 59.08 crores.
- (c) The CHPT has considered contingency @ 5% of the cost of HMC. Cost towards contingency has been considered while fixing the upfront tariff in respect of other cases, hence considered in this case also.
- (d) The miscellaneous capital cost has been estimated at 5% on the capital cost of HMC which is as per the norms prescribed in the guidelines for multipurpose cargo terminal as well as other cargo terminals. As stipulated in the guidelines, this cost is towards upfront payment, working capital margin and Interest during construction.
- (e) In its initial proposal dated 30 April 2014, the CHPT stated that the dry bulk cargo will be handled using a hopper. Subsequently, with reference to the submission made by the AAPL, to include the cost of hopper, the CHPT has clarified that hopper is not applicable for the project. This position of the CHPT is relied upon in this analysis.

(vii) Operating costs:

(a) Fuel costs:

The fuel consumption of 70 litres per hour per HMC, considered by the CHPT is in line with the fuel consumption considered while prescribing the hire charge for a 100 tonne HMC at the other Major Port Trusts.

The consideration of fuel consumption for operation of each of the equipment is for 4000 hours. The unit rate of fuel at ₹61/- per litre considered by CHPT has been updated with the prevailing rate of diesel at ₹61.12 per litre in the calculation of fuel cost.

The AAPL has made a request to consider the diesel cost as pass through. Yes, it is considered as cost as explained above. However, with reference to the request made by it to accommodate fluctuations in diesel price in tariff fixation, it is clarified that there is no provision in 2008 tariff guidelines to consider its request. However, the reference tariff fixed based on the current cost of operation is subject to escalation at 60% of the Wholesale Price Index every year as per the guideline provision which will take care of the concern of the AAPL.

- (b) Repairs and maintenance cost is estimated by CHPT at 5% on the cost of equipment, which is in line with the norms prescribed in the guidelines.
- (c) Insurance cost is estimated at 1% of the cost of equipment and other expenses are estimated at 5% of the cost of equipment by CHPT, which is also in line with the norms prescribed in the guidelines.
- (d) Depreciation is computed @ 10% on the cost of equipment as per the rates prescribed in the Companies Act, 2013 and is in line with the guidelines for upfront tariff fixation. When an updated position is available in the Companies Act, 2013, with regard to rate of depreciation as brought out by CHPT and also made known to CHPT by us, it is not appropriate to consider the earlier rate of depreciation as per the Companies Act of 1956, as suggested by ALBA.
- (e) The guidelines for upfront tariff stipulate that licence fee for port land is to be estimated based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the respective Major Port Trusts. Licence fee has been estimated by the CHPT for an aggregate 1100 sq. metres of land area at the rate of ₹47.26 per sq.m., for a period of 12 months. The CHPT has stated to have considered the

- License fee based on the prevailing scale of rates of Chennai Port Trust. This position is considered in the analysis.
- (viii) The statement for fixing the upfront tariff for the HMC submitted by the CHPT has been modified in line with the above analysis. A copy of the modified statement is attached as **Annex - I**.
- (a) The annual revenue requirement, which is the sum of the estimated operating cost and return on capital employed is estimated at ₹ 2753.04 lakhs, as against the aggregate annual revenue requirement of ₹ 2664 lakhs estimated by the port.
- (b) As per the norm of the upfront guidelines for multipurpose cargo terminal apportionment of the annual revenue requirement towards handling charges, storage charges and miscellaneous charges has to be in the ratio of 90 : 5 : 5 respectively. The CHPT has envisaged apportionment of the annual revenue requirement towards handling charges and miscellaneous charges in the ratio of 98 : 2 respectively, on the ground that in the project under reference, the scope of work of the operator does not envisage storage of cargo. This position is considered in the analysis.
- (c) As per policy direction of the Government, concessional tariff is to be prescribed for coastal cargo (other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets) not exceeding 60% of the normal cargo/ vessel related charges. Accordingly, the CHPT has proposed concessional rates for coastal cargo in line with the Government policy, assuming the share of foreign and coastal cargo in the total optimal capacity as 92% and 8% respectively for each of the three cargo groups. The share of foreign cargo and coastal cargo at 92:8, is reported to be based on the position that 92% of the cargo is brought in by foreign vessels and the balance 8% by coastal vessels, during the past three years. The share of foreign/ coastal cargo assumed by the port is relied upon in this analysis.
- (d) The CHPT has arrived at the handling charges and miscellaneous charges for each cargo category with reference to their individual composition of foreign/ coastal cargo to meet the estimated revenue requirement. The reference tariff caps for the Dry bulk cargo is derived based on the revenue requirement determined in respect of the said cargo item. In respect of the Steel and Bagged Cargo and Other Break Bulk Cargo, the reference tariff cap has been determined, based on the composition of foreign/ coastal cargo and the handling rates in respect of the above said cargo items. In this connection, as stated earlier, in the case in reference, since the HMCs would be used for carrying out similar operations in respect of each of the cargo category, the approach adopted by the CHPT in deriving the per tonne handling rates and per tonne miscellaneous rates in respect of each of the category may not be relevant. The productivity of each of the cargo category would be the relevant factor in determining the per tonne handling rates and miscellaneous rates for the said category of cargo. It is noteworthy that similar approach has been followed while fixing the upfront tariff in respect of other tariff cases relating to other major port trusts.
- (ix) In the proposed reference tariff schedule, the CHPT has proposed definitions for the terms like 'coastal vessel', 'foreign going vessel', 'day' and 'HMC'. The definitions for 'coastal vessel', 'foreign vessel', and 'day' are found to be in line with the definition prescribed for the said terms in the Scale of Rates of CHPT. The CHPT has defined the term 'HMC' by expanding the acronym. The same is prescribed in the tariff schedule.
- (x) In the proposed reference tariff schedule, the CHPT has proposed some conditionalities like conditionalities prescribing coastal concessions, conditionalities governing levy of interest on delayed payments/ refunds, rounding off the bills, prescription of minimum amount for entertaining refund claim of users and raising of supplementary bills for short collection by operator, conditionalities governing the flexibility provided to the terminal operator to levy charges lower than ceiling rates as has been incorporated in other Scale of rates, non levy of charges for delay beyond a reasonable level attributable to the terminal, grant of rebate equivalent to berth hire by the operator in case a vessel idles due to breakdown or non-availability of HMC or any other reasons attributable to HMC Operator, are found to be in line with the general conditionalities prescribed in the Scale of Rates.
- (xi) The proposal of the CHPT is for fixation of reference tariff for supply, maintenance and operation of HMCs for handling cargo and the question of levy of Berth hire by the Crane operator does not arise. Therefore, the conditionalities governing the criteria for categorizing of a vessel as a foreign going vessel or coastal vessel have not been included in the reference tariff schedule of CHPT.
- (xii) (a) In the Schedule of Rates, the CHPT has stated that the per tonne handling charges in respect of Dry Bulk cargo, Steel & Bagged Cargo and Other Break Bulk Cargo, is towards handling of cargo from ship to shore using grab and vice versa. The CHPT has confirmed that the Operator would not render service for Shore handling operations for movement of Cargo from Shore to Yard. Shore to yard and yard to shore operation will be carried out by the stevedores, as reported by the CHPT.

- (b) In the Tariff Schedule, the Miscellaneous charges proposed by CHPT in respect of Dry Bulk cargo is seen to cover the service relating to shifting of cargo within the vessel; to cover on shore handling of cargo in respect to Steel and Bagged cargo; and, to cover on shore handling of cargo and carriage to storage area in times of emergency in case of Other Break Bulk cargo. However, in some other reference, CHPT has stated that miscellaneous charge in respect of each cargo category is towards repairs and maintenance cost of HMC and other incidental expenditure. Since the repairs and maintenance cost is factored to arrive at the per tonne rate of HMC, a separate levy to cover the repairs of HMC is not justified. Also, the CHPT has categorically stated that the HMC operator would not be required to perform shore handling operations. That being so, the prescription of a separate levy for shore handling operations and to cover repairs and Miscellaneous Expenditure of HMCs and other incidental expenditure, if any, in the form of miscellaneous charge is not found appropriate. Therefore, the service of shifting of cargo within the vessel as prescribed by CHPT towards levy of Miscellaneous charge for Dry Bulk Cargo, is prescribed in respect of other two cargo categories also.
- (xiii) The exercise is for prescription of reference tariff following the stipulation contained in the 2013 revised guidelines. As per Clause 2.2 of the revised 2013 guidelines, the CHPT has proposed 'Performance standards', which are discussed subsequently. In such a scenario, there is no reason to prescribe any performance linked handling rates, as has been prescribed while fixing the hire charges for the use of HMC at other Major Ports. Accordingly, conditionalities which are relevant only when performance linked tariff are prescribed, may also not be relevant. Hence, the conditionalities governing the performance linked handling rates, proposed by the CHPT are not found relevant and hence not prescribed.
- (xiv) Since the estimation of capital cost and unit rate of operating cost considered in the upfront tariff calculation are as of the year 2014, it is found appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as 1 January 2014, as proposed by the CHPT.
- (xv) (a) As stated earlier, Clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 requires this Authority to prescribe the Reference Tariff along with the Performance Standards. Though the revised guidelines of 2013 do not require this Authority to go into the Performance Standards proposed by the port it may not be unreasonable to assume that the ports would propose reasonable and achievable Performance Standard.
- (b) The CHPT has proposed the Performance Standards in respect of Dry Bulk Cargo, Steel & Bagged cargo and Other Bulk Cargo. The cargo items for which Performance Standards are proposed match with the cargo items for which tariff has been proposed in the Reference tariff schedule. The CHPT has proposed the Performance Standards by prescribing the norms at 12500 tonnes per day per HMC in case of Dry Bulk Cargo, 6000 tonnes per day per HMC in case of Steel & Bagged cargo and 3750 tonnes per day per HMC in case of Other Dry Bulk Cargo. These norms are seen to be in line with the handling norms considered in the optimal capacity calculation.
- With reference to the prescription of Performance Standards, the AAPL has requested the CHPT to guarantee minimum cargo in line with the efficiency desired from the crane operator. It is noteworthy that the cargo projection made by CHPT in the proposal is reportedly a most likely scenario, which can be made available to the crane operator by the CHPT.
- (c) It is relevant here to mention that Clause 2.5 of the 2013 revised tariff guidelines stipulates that the Reference Tariff and Performance Standards notified by TAMP would be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. As per the said guidelines, it is only on the achievement of the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement, that the operator would be eligible for any performance linked tariff. It is true that the revised 2013 guidelines only requires prescription of performance standards. It does not stipulate as to what constitutes performance standard. Since the CHPT has expressed its desire to prescribe the performance standards as proposed by it, the same are notified by this Authority.
- (d) In the schedule of performance standards, the CHPT has prescribed conditionalities relating to Performance Evaluation and calculation of liquidated damages which states that Performance evaluation shall be made on a quarterly review of the reports furnished by the Concessionaire and/or the records of the Concessionaire and/or by an enquiry by the Concessioneing Authority. The Concessionaire shall be liable to pay liquidated damages determined at the rate of 1% (one per cent) of the Gross Revenue of the respective quarter for every shortfall of 10% (ten per cent) in the average performance.

The said conditionality is seen to be relevant between the parties entering into a Concession Agreement. The Performance Standard Schedule notified by this Authority need not prescribe conditionalities governing review of reports of the Concessionaire by the Concessions Authority and payment of liquidated damages. These conditionalities may form part of the Concession Agreement to be entered by the parties, if CHPT so desires, and hence are not incorporated in the Performance Standard Schedule notified by this Authority.

9.1. Subject to above, the Reference Tariff Schedule along with conditionalities governing the Reference Tariff has been modified.

9.2. The modified Reference Tariff Schedule is attached as **Annex - II** and the Performance Standards as proposed by the port and subject to changes made, as mentioned in the earlier paragraph above, is attached as **Annex - III**.

9.3. In the result, and for the reasons given above and based on a collective application of mind, the modified Reference Tariff Schedule for supply, maintenance and operation of HMCs at CHPT by the crane operator for handling of Dry bulk cargo, Steel & Bagged cargo and Other Dry Bulk Cargo is approved and notified along with the Performance Standards.

9.4. As per clause 2.5 of the Revised Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of BOO Projects. Accordingly, the CHPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards, in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of BOO Project.

10.1. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire concession period.

However, the BOO operator would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

10.2. The proposal shall be submitted to this Authority along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Concession Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation, as the case may be.

10.3. On receipt of the proposal, this Authority will seek the views of the CHPT on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

10.4. In the event of Operator not achieving the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement in previous 12 months, this Authority will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Operator shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

10.5. After considering the views of the CHPT, if this Authority is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

10.6. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, this Authority will look into the Performance Standards and its adherence by the Operator. This Authority will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the operator. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

10.7. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the BOO operator shall be automatically notified by this Authority subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The BOO operator, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and this Authority shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

10.8. As stipulated in Clause 6.2 of the revised 2013 guidelines, in the event any user has any grievance regarding non-achievement by the BOO operator of the Performance Standards as notified by this Authority, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the CHPT. The CHPT will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Concession Agreement.

10.9. As stipulated in Clause 6.3.1 of the revised 2013 guidelines, within 15 (fifteen) days of the signing of the Concession Agreement, the concerned operator will forward the Concession Agreement to this Authority which will host it on its website.

10.10. As stipulated in clause 6.3.2 of the revised 2013 guidelines, the BOO operator shall furnish to this Authority quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output as well as the tariff realized for each berth. The quarterly reports

shall be submitted by the BOO operator within a month following the end of each quarter. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

10.11. As stipulated in clause 6.3.3 of the revised 2013 guidelines, this Authority shall publish on its website all such information received from BOO operator. However, this Authority shall consider a request from the BOO operator about not publishing certain data/ information furnished which is commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/ information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation upon publication. This Authority's decision in this regard would be final.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT. III/4/Exty./143/2014]

# ANNEX – I

Fixation of Reference Tariff for the Supply, Maintenance and Operation of Harbour Mobile Cranes at Chennai Port Trust through PPP mode.

Rs. in Lakhs

Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by the CHPT under cover of its letter dated 17.06.2014			Estimates considered by TAMP		
I	Optimal Capacity	Dry Bulk Cargo	Steel & Bagged Cargo	Other Break Bulk Cargo	Dry Bulk Cargo	Steel & Bagged Cargo	Other Break Bulk Cargo
(i)	Cargo share	68.00%	16.00%	16.00%	68.00%	16.00%	16.00%
(ii)	Handling Rate per day per HMC @ 100% utilisation	12500	6000	3750	12500	6000	3750
(iii)	Handling Rate per hour per HMC @ 100% utilisation	744	357	223	744	357	223
(iv)	Working hours in a year	4000	4000	4000	4000	4000	4000
(v)	No of HMCs considered	2	2	2	2	2	2
(vi)	Individual Capacity (i x iii x iv x v)	4047360	456960	285440	4047360	456960	285440
	Annual Handling Capacity (in tonnes)	4789760			4789760		
	Annual Handling Capacity (in Million tonnes)	4.790			4.790		
II	Capital costs	Total Capital Costs	Allocated to Dry bulk Cargo (68%)	Allocated to Steel & Bagged Cargo and Other Break Bulk Cargo (32%)	Total Capital Costs		
	Harbour Mobile Cranes (100T) – 2 nos	5688	3868	1820	5907.94		
	Contingency (5% of cost of equipment excl. ELL crane & FC Thangam)	284	196	88	295.40		
	Miscellaneous Cost (5% of the entire capital cost)	284	196	88	295.40		
	Total	6257	4261	1997	6498.73		
III	Operating Costs	Total Operating Cost	Allocated to Dry bulk Cargo (68%)	Allocated to Steel & Bagged Cargo and Other Break Bulk Cargo (32%)	Total Operating Cost		
	Fuel Cost						
	- Harbour Mobile Crane	342	232	109	342.27		
	(CHPT - 70 litres per crane per hour * 4000 hours * Rs.61 per litre * 2 cranes) (TAMP - 70 litres per crane per hour * 4000 hours * Rs.61.12 per litre * 2 cranes)						
	Maintenance Cost (5% of the Capital Cost)	313	213	100	324.94		
	Insurance Cost (1% of the Capital Cost)	63	43	20	64.99		



	Depreciation (10% of the Cost of the Equipment)	626	426	200	649.87		
	Licence Fee	7	5	2	6.24		
	(Dry Bulk - 759 sq.m * 47.26 per sq.m per month * 12 months) (Steel and Other Break Bulk - 341 sq.m * * 47.26 per sq.m per month * 12 months)						
	Other Expenses (5% of the Capital Cost)	313	213	100	324.94		
	Total	1663	1132	531	1713.24		
IV	Annual Revenue Requirement (ARR)						
		Total	Dry bulk Cargo	Steel & Bagged Cargo and Other Break Bulk Cargo	Total		
	- Operating costs	1663	1132	531	1713.24		
	- Return on Capital employed @ 16%	1001	681	320	1039.80		
	Total	2664	1813	851	2753.04		
V	Apportionment of Annual Revenue Requirement						
	- Cargo handling charges (98%)	2611	1777	834	2697.98		
	- Miscellaneous charges (2%)	53	36	17	55.06		
	Total	2664	1813	851	2753.04		
		Dry Bulk Cargo	Steel & Bagged Cargo	Other Break Bulk Cargo	Dry Bulk Cargo	Steel & Bagged Cargo	Other Break Bulk Cargo
VI	Per tonne Cargo Handling rates						
	- Foreign cargo	45.26	94.19	150.43	46.84	97.58	156.12
	- Coastal cargo	27.16	56.52	90.26	28.10	58.55	93.67
VII	Per tonne Miscellaneous Charges for Foreign cargo						
	- Foreign cargo	0.92	1.92	3.07	0.96	1.99	3.19
	- Coastal cargo	0.55	1.15	1.84	0.57	1.19	1.91

**Annex – II****CHENNAI PORT TRUST****REFERENCE TARIFF SCHEDULE FOR OPERATING HARBOUR MOBILE CRANES AT BERTHS  
N0. WQ I, II, III & IV AND CENTRE BERTH SQ I & II, JD-I & III AND JD V OF CHENNAI PORT TRUST.****1.1. Definitions – General**

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i) **“Coastal vessel”** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (ii) **“Foreign-going vessel”** shall mean any vessel other than coastal vessel.
- (iii) **“Day”** shall mean the period starting from 6 a.m. of a day and ending at 6 a.m. on the following day.
- (iv) **“HMC”** mean Harbour Mobile Crane supplied by the BOO operator for the project

**1.2. General Terms & Conditions**

- (i)
  - (a) The cargo related charges for all coastal cargo other than crude including POL, Iron ore and Iron pellets and thermal coal should not exceed 60% of the normal cargo related charges.
  - (b) In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship shore transfer.
  - (c) Cargo from a foreign port which reaches an Indian Port “A” for subsequent transshipment to Indian Port “B” will be levied the concession charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
  - (d) The charges for coastal cargo vessels shall be denominated and collected in Indian rupee.
- (ii) Interest on delayed payments / refunds.
  - (a) The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the HMC operator shall pay penal interest on delayed refunds.
  - (b) The rate of penal interest will be 2% above the prime lending rate of the State Bank of India.
  - (c) The delay on refunds will be counted only 20 days from the day of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
  - (d) The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the terminal operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be

made before availing the services where payment of charges in advance is prescribed as a condition in the scale of rates

- (iii) All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of the bill.
- (iv) No claims for refund shall be entertained unless the amount refundable is ₹100/- or more. Likewise, the HMC operator shall not raise supplementary bills for short collection, if the amount due to the terminal operator is less than ₹.100/-.
- (v)
  - (a) The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The HMC Operator may, if he so desires, charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.
  - (b) The HMC Operator may also, if he so desires, rationalize the prescribed conditionality governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates, if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.
  - (c) Provided that the HMC Operator should notify the public such lower rates and / or rationalization of the conditionality governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionality governing the application of such rates, provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (vi) Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to BOO operator. In case a vessel idles due to breakdown or non-availability of the HMCs of BOO Operator or any other reasons attributable to BOO Operator, rebate equivalent to berth hire charges payable to the Chennai Port Trust (as per the prevailing scale of rates of Chennai Port) accrued during the period of idling of vessel shall be allowed by BOO Operator.

## 2. HANDLING CHARGES FOR USE OF 100 TONNE HARBOUR MOBILE CRANES:

(Rate in ₹ per tonne)

Sl. No.	Type of Cargo	Foreign	Coastal
1.	Dry Bulk Cargo (Including Fertilizer)	46.84	28.10
2.	Steel and other bagged cargo	97.58	58.55
3.	Other Break Bulk Cargo	156.12	93.67

**Note:** The per tonne handling charges in respect of Dry Bulk cargo, Steel & Bagged Cargo and Other Break Bulk Cargo, is towards handling of cargo from ship to shore using grab and vice versa.

## 3. MISCELLANEOUS CHARGES FOR USE OF 100 TONNE HARBOUR MOBILE CRANES:

(Rate in ₹ per tonne)

Sl. No.	Type of Cargo	Foreign	Coastal
1.	Dry Bulk Cargo (Including Fertilizer)	0.96	0.57
2.	Steel and other bagged cargo	1.99	1.19
3.	Other Break Bulk Cargo	3.19	1.91

**Note:** The per tonne miscellaneous charges in respect of Dry Bulk cargo, Steel & Bagged Cargo and Other Break Bulk Cargo, is towards shifting of cargo within the vessel.

## 4. GENERAL NOTE TO SCHEDULE (2) ABOVE:

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1<sup>st</sup> January 2014 and 1<sup>st</sup> January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31<sup>st</sup> March of the following year.

-----

## Annex - III

### Performance Standards for the project for Supply, Maintenance and Operation of Harbour Mobile Cranes in Chennai Port under PPP mode on Build, Own and Operate (BOO) basis

#### Performance Standards

Concessionaire shall endeavor to handle cargo per day (24 Hrs of actual working) per Harbour Mobile Crane (HMC) or tonnage of proportionate hours of actual working as detailed below.

#### a. For Dry Bulk Cargo

12500 Metric tonnes(average)/per day per HMC or equivalent crane

#### b. For Steel and bagged Cargo

Steel and Bagged Cargo - 6000 Metric tonnes(average)/per day per HMC or equivalent crane

#### c. For Break bulk Cargo

Others - 3750 Metric tonnes(average)/per day per HMC